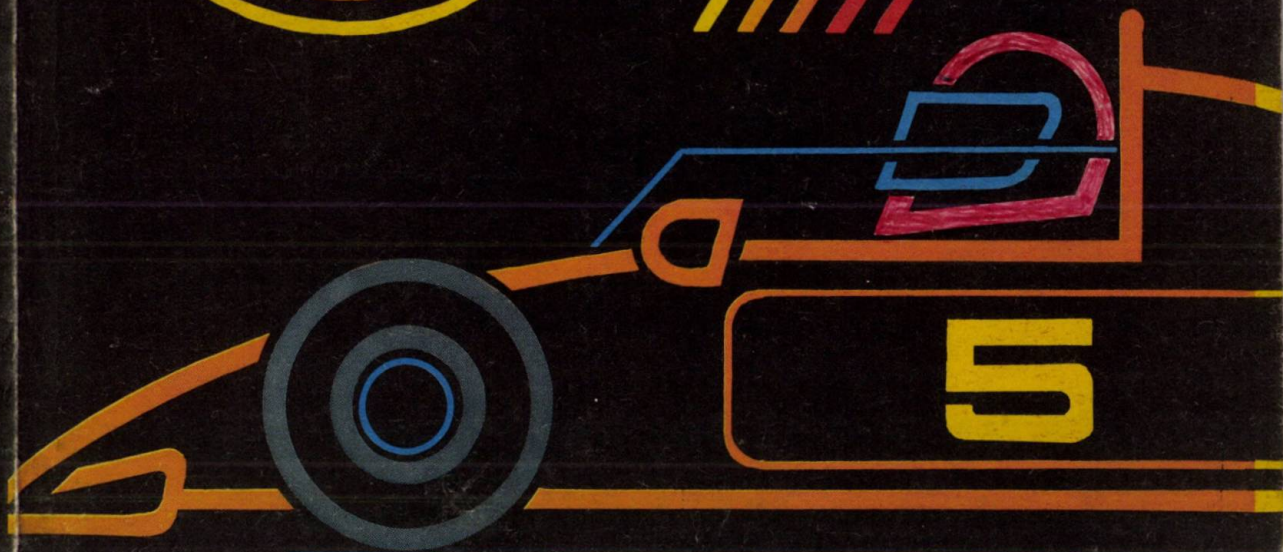


almanach auto



almanach auto 1989

ÎN
ALMANAHUL AUTO '89
SEMNEAZĂ:

● ION BANU ● VASILE
BĂRAN ● DAN BÎRLĂ-
DEANU ● TRAIAN CAN-
ȚĂ ● NICOLAE CIOBANU
● V. CONSTANTINESCU
● PETRE CRISTEA ● VA-
SILE DOCHIA ● DORIN
IANCU ● VALERIU IO-
NESCU ● DUMITRU LA-
ZĂR ● ADRIAN GENU-
NEANU ● ENE GHEOR-
GHE ● MIHAI MATEICIUC
● CONSTANTIN MICLE-
SCU ● MIRCEA MUȘAT ●
DAN NĂSTASE ● OCTA-
VIAN NICULESCU ● MI-
HAI PĂRĂLUTĂ ● DAN
GEORGE POPA ● LI-
LIANA MARIA POPA ●
MARCEL POPESCU ● AU-
REL ROMAN ● AUREL
ROSIN ● OVIDIU ȘERBAN



Editat de redacția
revistei AUTOTURISM

Redactor șef
VASILE DOCHIA

Prezentarea artistică și
copertele I și IV
NICOLAE NOBILESCU

Copertele II și III arh. HORIA
CONSTANTINESCU

Prezentarea tehnică
VICTORIA POSTELNICU

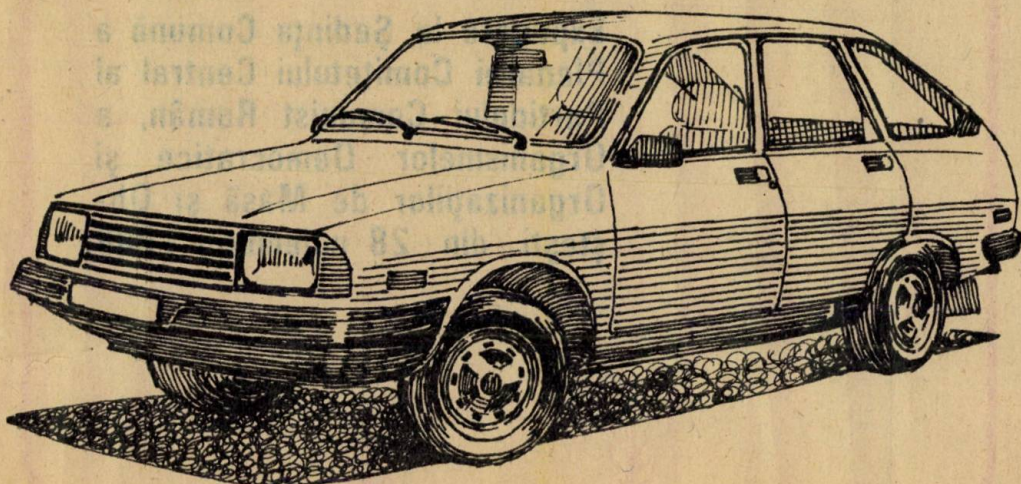
Secretar de redacție
OCTAVIAN NICULESCU

La
mulți ani
1989

Tiparul
COMBINATUL
POLIGRAFIC
„CASA SCÎNTEI”
COMANDA NR. 80 354



ALMA NAHI AUTO 1989



„Prin munca unită a întregii noastre națiuni, sub conducerea partidului, am transformat năzuințele, visurile despre un viitor de aur într-o realitate.

Viața a demonstrat de ce uriașă forță dispune un popor care a lichidat asuprirea și inegalitățile, stăpîn pe destinele sale, avînd o călăuză încercată, cu o concepție revoluționară despre lume și viață.

De la înălțimile la care am ajuns privim cu deplină încredere, înainte, piscurile luminoase care sînt tot mai aproape și la care poporul nostru va ajunge prin munca și activitatea sa revoluționară, în deplină unitate, sub conducerea centrului vital al întregii națiuni – Partidul Comunist Român!”

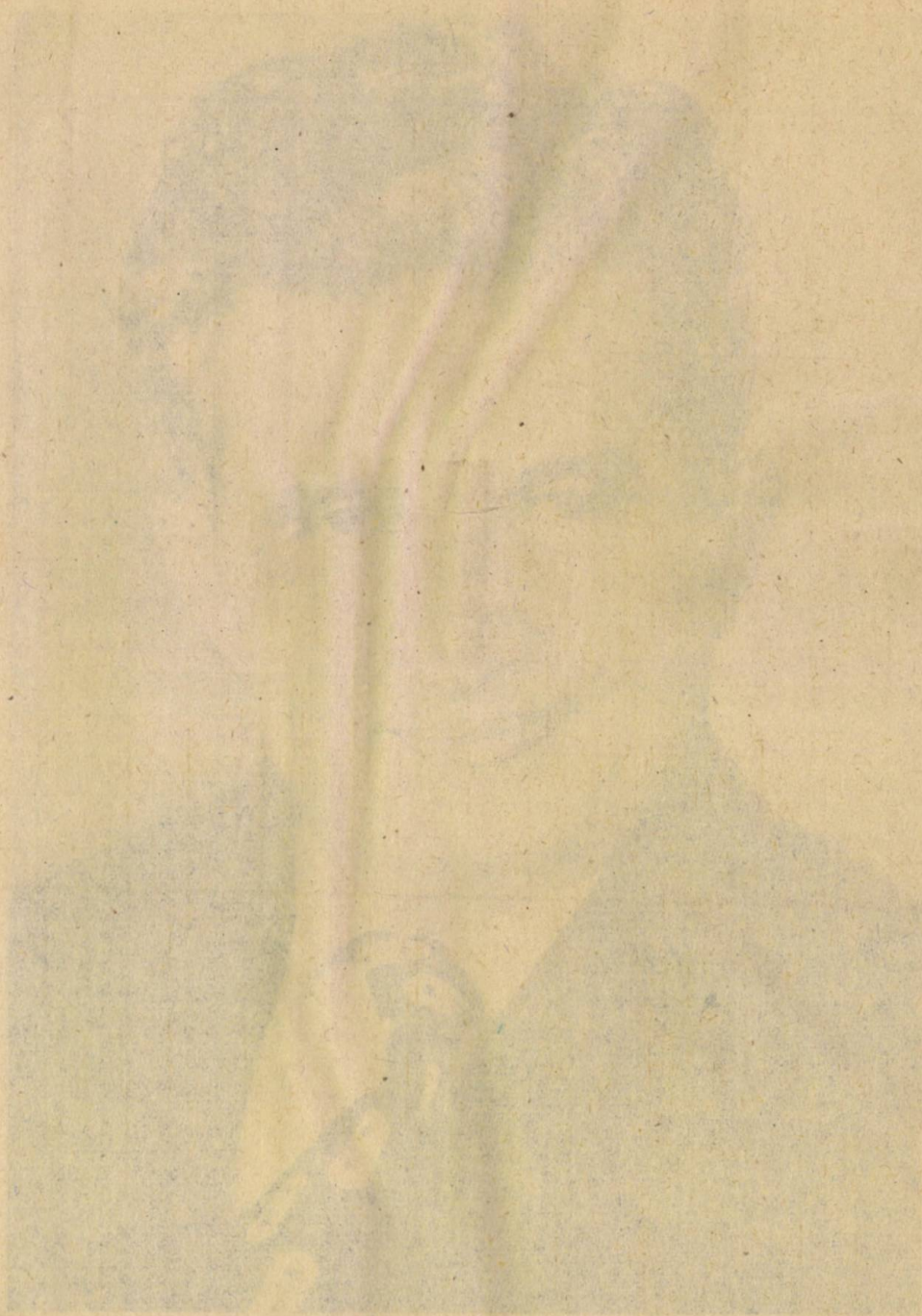
NICOLAE CEAUȘESCU

Expunere la Ședința Comună a
Plenarei Comitetului Central al
Partidului Comunist Român, a
Organismelor Democratice și
Organizațiilor de Masă și Ob-
ștești din 28 noiembrie 1988





TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român,
președintele Republicii Socialiste România



TOVAAȘUL NICOLAE CEAUȘESCU
secretar general al Partidului Comunist Român
președintele Republicii Socialiste România



ORIZONT '89

În activitatea unui popor un an se distinge prin evenimente politice de largă rezonanță, sau prin succese economice de o importanță covârșitoare în ascensiunea spre viitor. Au fost ani cînd evenimentul politic a polarizat întreaga activitate economico-socială, după cum s-a întâmplat ca și rezultatele economice de o

excepțională însemnătate să domine întreaga dezvoltare a țării respective. În alți ani, evenimentele politice de răsunet au fost susținute de voința unanimă a poporului de a le marca prin fapte economico-sociale de mare prestigiu. Într-un asemenea exemplu se înscrie și activitatea poporului român în anul 1989, deoarece



În acest an vom aniversa 45 de ani de la revoluția de eliberare națională și socială, antifascistă și antiimperialistă, se vor desfășura lucrările celui de al XIV-lea Congres al partidului, care va discuta și aproba planurile și programele de dezvoltare pentru cel de-al 9-lea plan cincinal - 1991-1995. De asemenea, anul 1989 este cel de-al patrulea an din actualul cincinal, cu un rol hotărâtor în dezvoltarea patriei, în îndeplinirea hotărârilor adoptate de Congresul al XIII-lea al partidului. Îndeplinirea exemplară a obiectivelor stabilite la Congres va constitui o temelie trainică pentru demararea celui de-al 9-lea plan cincinal.

Prin urmare, în 1989 avem două evenimente politice de mare anvergură și sarcina de răspundere de a îndeplini în mod exemplar obiectivele prevăzute în acest an. Rezultatele economice ce le-am obținut în cei trei ani de muncă ne întăresc încrederea că angajamentele noastre în obținerea unor noi succese în muncă, pentru a întâmpina aceste evenimente politice se vor concretiza cu rezultate deosebite, semnificative pentru hărnicia poporului nostru.

„Realizarea hotărârilor Congresului al XIII-lea și ale Conferinței Naționale, a celui de al 8-lea plan cincinal și a programelor pentru diferite sectoare și domenii de dezvoltare economico-socială, trece-

rea la un stadiu superior, de țară mediu dezvoltată - sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu în Expunerea prezentată la Ședința comună a Plenarei Comitetului Central al Partidului Comunist Român, a Organismelor Democratice și Organizațiilor de Masă și Obștești - **reprezintă un factor de importanță deosebită pentru realizarea primei faze de făurire a societății socialiste multilateral dezvoltate în patria noastră și permite trecerea, în următorul deceniu - 1991-2000 - la realizarea celei de-a doua faze a acestei etape.**”

Din acest punct de vedere, legea planului național unic de dezvoltare economico-socială a Republicii Socialiste România, Legea planului de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor și Legea bugetului de stat pe anul 1989, adoptate în decembrie 1988 de Marea Adunare Națională, evidențiază potențialul și forța economică ale țării noastre pentru dezvoltarea pe mai departe a patriei, în anul 1989, pe baza orientărilor tovarășului Nicolae Ceaușescu privind creșterea rolului factorilor calitativi, dezvoltarea cercetării științifice și extinderea progresului tehnic, realizarea unei reproducții de tip intensiv, a unei înalte eficiențe a întregii activități.



Concepute în mod realist, creator, planul național unic de dezvoltare economico-socială a patriei, planul de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor, ca și bugetul de stat pe anul 1989 au fost elaborate cu contribuția decisivă a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, genial strateg al construcției socialismului și comunismului în România. Dominanta principală a Planului național unic de dezvoltare economico-socială a României în 1989 este accentuarea poziției industriei ca ramură de bază a economiei naționale, concomitent cu îmbunătățirea permanentă a structurii sale. Față de anul 1988, producția industrială pe anul 1989 va înregistra o creștere de 6-7 la sută la valoarea producției marfă și 9-10 la sută la valoarea producției nete. Productivitatea muncii în industria republicană va spori, în 1989, cu 7-8 la sută, iar reducerea costurilor totale ale producției, la 1000 lei producție marfă, cu 35 lei.

În anul 1989 urmează să realizăm un volum de investiții cu 4-5 la sută mai mare decât în 1988. De asemenea, vor spori desfacerile de mărfuri prin comerțul socialist și prestările de servicii pentru populație; se vor construi 160 000 de locuințe, din care 40 000 în mediul rural. Concomitent, în Planul național unic sînt

prevăzute mijloacele necesare pentru dezvoltarea și perfecționarea, în continuare, a învățămîntului, culturii, îmbunătățirii ocrotirii sănătății și asistenței sociale.

Într-o deplină concordanță cu obiectivele noii revoluții agrare, planul de dezvoltare a agriculturii, industriei alimentare, silviculturii și gospodăririi apelor prevede o creștere intensivă și o modernizare continuă a celei de a doua ramuri de bază a economiei, a cărei producție globală va spori cu 5-5,5 la sută, iar a producției nete agricole cu 6-6,5 la sută. Aceste niveluri ridicate se vor obține pe baza unei producții medii sporite, pe seama creșterii productivității muncii și reducerii cheltuielilor materiale și ca urmare a aplicării consecvente a principiilor mecanismului economico-financiar.

Creșterea venitului național cu 8-9 la sută în 1989 și repartizarea judicioasă a acestuia pentru dezvoltare și consum constituie o elocventă mărturie a preocupării permanente a tovarășului Nicolae Ceaușescu pentru crearea tuturor condițiilor în vederea ridicării continue a nivelului de trai material și spiritual, a calității vieții celor ce muncesc, esența orînduirii noastre socialiste.

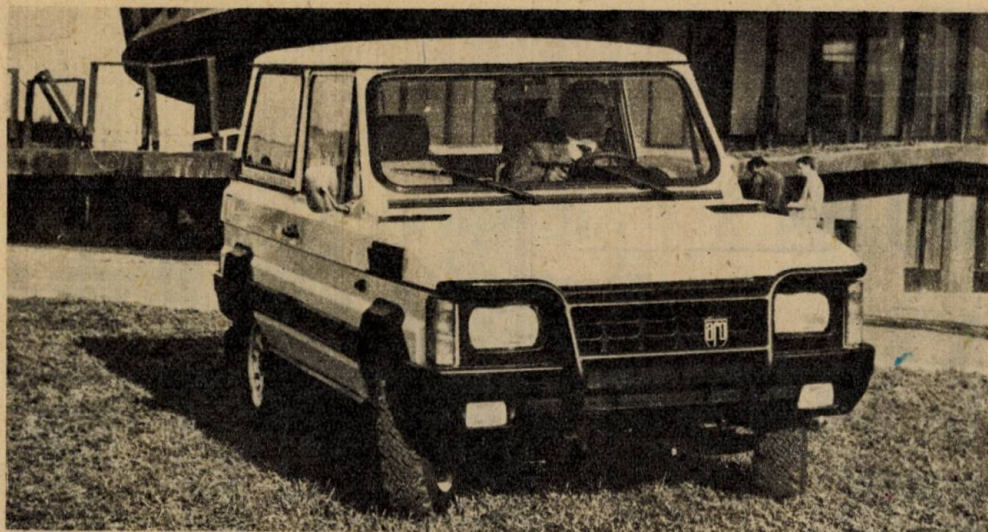
Cercetarea științifică și tehnologică este chemată să-și aducă o contribuție mai eficientă la rezolvarea problemelor privind modernizarea producției și tehnolo-



logiilor de fabricație, la diminuarea consumurilor materiale și energetice, la introducerea și extinderea unor noi sisteme de mecanizare și automatizare, astfel încât să se asigure deplina valorificare a puternicului potențial de care dispune știința românească. O contribuție hotărâtoare la elaborarea și transpunerea în viață a planurilor și programelor noastre de dezvoltare, la promovarea progresului științific și la introducerea tehnologiilor înaintate în economia noastră o are tovarăsa academician doctor inginer Elena Ceaușescu, președintele Consiliului Național al Științei și Învățămîntului.

După cum se poate constata și din această scurtă evidențiere, prevederile planului național unic de dezvoltare economico-socială a României pe anul 1989 sînt într-o deplină concordanță cu hotărârile Congresului al XIII-lea și ale Conferinței Naționale ale partidului, cu sarcinile și orientările stabilite de secretarul general al partidului privind continuarea și adîncirea procesului de dezvoltare intensivă a economiei naționale.

În baza programului și a principiilor autoconducerii, autogestiunii și autofinanțării se va urmări în permanență perfecționarea și creșterea răspunderii tutu-



ror organelor de conducere, întărirea disciplinei și ordinii în realizarea sarcinilor ce le revin în procesul complex al diviziunii muncii, al conducerii tuturor sectoarelor de activitate. „Se impune, în acest sens - arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu - perfecționarea în continuare a activității Consiliului de Miniștri, a consiliilor de conducere ale ministerelor și celorlalte organe centrale.

Centralele și întreprinderile, consiliile oamenilor muncii ale acestora trebuie să acționeze cu toată răspunderea, pentru realizarea în cele mai bune condiții a planurilor și programelor pentru întărirea ordinii și disciplinei în toate sectoarele.”

Expunerea tovarășului Nicolae Ceaușescu la Ședința comună a Plenarei Comitetului Central al Partidului Comunist Român, a Organismelor Democratice și Organizațiilor de Masă și Obștești din 28-30 noiembrie 1988 reprezintă o amplă și profundă analiză științifică, în lumina concepției materialist-dialectice și istorice, a drumului parcurs de poporul român în decursul existenței sale, a bogăției experienței românești în edificarea socialismului, a dezvoltării societății noastre socialiste în etapa actuală și în perspectivă, precum și a evoluțiilor și fenomenelor din viața internațională, care se constituie, prin ținuta sa politică, într-un document programatic, de o excepțională însemnătate pentru activitatea poporului nostru în operă de edificare a societății socialiste multilateral dezvoltate. Expunerea reprezintă o contribuție remarcabilă la aplicarea creatoare, consecventă, a adevărurilor generale și a principiilor socialismului științific la realitățile

și condițiile concrete din România, la îmbogățirea tezaurului național și universal al teoriei și practicii revoluționare, al gândirii social-politice contemporane.

Reprezentînd un strălucit program revoluționar pentru înflorirea patriei, pentru devenirea ei comunistă, magistrala expunere a secretarului general al partidului a fost adoptată de participanții la marele forum democratic ca program de muncă și acțiune revoluționară al partidului, al întregului nostru popor, care să stea la baza întregii activități de pregătire și desfășurare a Congresului al XIV-lea al Partidului Comunist Român, care va adopta noul plan cincinal, 1991-1995, și programul de dezvoltare pînă în anul 2000 a României socialiste.

Dacă la documentul programatic de activitate revoluționară al marelui forum democratic adăugăm și documentele cu putere de lege adoptate de Marea Adunare Națională pentru dezvoltarea patriei în 1989, putem afirma că în fața întregului nostru popor se află jalonat, cu toată claritatea, un mare program de muncă pentru a cărui îndeplinire se cer mobilizate energiile creatoare, spiritul de inițiativă și întreaga capacitate organizatorică a comunistilor, a colectivelor de oameni ai muncii, astfel încît toate prevederile planului pe anul 1989 să fie îndeplinite exemplar, iar cea de a 45-a aniversare a revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă și Congresul al XIV-lea al partidului să fie întîmpinate cu noi și mărețe succese în opera de dezvoltare multilaterală a României socialiste.

Vasile DOCHIA



45 DE ANI DE LA ACTUL ISTORIC DIN AUGUST 1944

Dintre marile evenimente care au jalonat și direcționat sensul istoriei contemporane a României, augustul de foc din 1944 se așază firesc, cu întreaga sa încărcătură valorică, în cununa de glorie a neamului românesc. 23 August 1944 nu a marcat doar actul de voință a poporului român hotărât să-și recucerească independența de stat și să-și salveze ființa națională, ci a schimbat destinul istoriei generale a României, inaugurând epoca împlinirii idealurilor de dreptate socială și națională ale poporului român, epoca socialismului și comu-

nismului. Definind dimensiunile acestui eveniment crucial din istoria noastră națională, președintele României, tovarășul Nicolae Ceaușescu sublinia că el „a marcat începutul revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă, care a dus la cucerirea adevăratei independențe a patriei, la transformarea revoluționară, socialistă a României. Masele populare și-au dobândit cu arma în mână dreptul de a fi stăpîne pe bogățiile naționale, de a-și făuri destinele potrivit intereselor și aspirațiilor proprii, precum și po-

sibilitatea de a construi pe pământul patriei cea mai dreaptă și mai înaintată orînduire socialistă și comunistă”.

Privită în contextul larg al istoriei noastre multimilenare, revoluția din august 1944 prezintă o expresie nepieritoare a puterii și voinței poporului român de a se ridica peste vitregiile istoriei, incorporînd mesajul de dreptate a tuturor generațiilor care au luptat de-a lungul secolelor pentru apărarea gliei strămoșești, pentru apărarea valorilor materiale și spirituale făurite de înaintașii noștri, pentru unitatea națională și independența de stat.

Glorioasa aniversare a celor 45 de ani care au trecut de la revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă din August 1944 constituie un fericit prilej de a rememora tradițiile luptei poporului român, al acțiunii sale viguroase pentru dreptate socială, unitate și independență națională, pentru edificarea unei noi orînduiri pe pământul României. Se reliefează în acest fel, măreția actului eroic al demnității noastre naționale de la 23 August 1944, cu adînci rădăcini în istoria noastră multimilenară, adevăratele sale valențe de eveniment istoric crucial, care a pus temelii trainice României de azi — țară prosperă, liberă, independentă și suverană între popoarele și națiunile lumii.

Întreg acest drum de luptă, în fruntea căruia s-au situat ferm Partidul Comunist Român, toate forțele democratice și patriotice ale țării, întregul popor român, demonstrează că revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă din august 1944 — suprema expresie a voinței de independență națională la români — a fost concepută și orga-

nizată în solul național și a fost opera revoluționară a maselor populare; conduse de partid, încununarea trecutului glorios de luptă purtată de poporul român pentru dreptul de a fi stăpîn în vatra strămoșească, pentru progres și civilizație.

Raportată la contextul internațional al evenimentelor desfășurate acum 45 de ani, revoluția de eliberare socială și națională din august 1944 a fost unul din evenimentele decisive ale celui de-al doilea război mondial. Semnificația internațională a revoluției române de acum patru decenii și jumătate sînt motivate de consecințele uriașe pe care aceasta le-a avut în desfășurarea celui de-al doilea război mondial în domeniile strategic, politic și economic.

Actul istoric de la 23 August 1944 a fost opera poporului român, actul său energic de voință națională mobilizat și condus la luptă de partidul comunistilor români. El s-a efectuat fără nici o înțelegere prealabilă cu țările din coaliția Națiunilor Unite asupra momentului declanșării sau modului în care avea să se desfășoare. Se poate spune chiar că declanșarea revoluției la 23 August 1944 — ale cărei comandamente supreme erau redobîndirea independenței și suveranității naționale, dezvoltarea democratică a țării — a luat prin surprindere ambele tabere angajate în războiul care ravăsea întreaga lume în acel timp. Jurnalul de război al înaltului Comandament al Wehrmachtului a consemnat că „evoluția evenimentelor din România a constituit o completă surprindere”.

În același timp, intrarea României în război de partea coaliției Națiunilor Unite s-a făcut într-un moment cînd Germania hitleristă era



departe de a fi învinsă. România a ridicat armele pentru apărarea independenței, suveranității și unității sale nu din calcule de oportunitate, scontînd beneficii nemeritate, nu într-un moment al agoniei Reichului hitlerist ci atunci cînd interesele naționale fundamentale îi impuneau cu necesitate o asemenea conduită de acțiune. Acest fapt a fost recunoscut și de guvernul U.R.S.S. care a apreciat că România a intrat în război împotriva Reichului „în clipa cînd încă nu se precizase clar înfrîngerea Germaniei”. De altfel, A.I. Vișinski, reprezentantul U.R.S.S. la Conferința de pace de la Paris aprecia că România a participat la războiul antihitlerist într-un moment în care „nu erau încă evidente perspectivele dezvoltării viitoare a evenimentelor și cînd soarta Germaniei hitleriste era departe de a fi clară”.

Din punct de vedere strategic actul României a zmulș într-un interval extrem de scurt — 8 zile — frontului german din Europa de est o suprafață de circa 150 000 km pătrați, pe care se aflau importante obstacole favorabile unei apărări îndelungate: lanțul Carpaților românești, linia fortificată Focșani-Nămoloasa-Galați, Dunărea maritimă și altele.

Prin actul României, de la 23 August 1944, dispozitivul german din Peninsula Balcanică a devenit dintr-o dată, din punct de vedere strategic, imposibil de menținut. Ziarul New York Times a subliniat într-un comentariu publicat în acele zile această consecință majoră a insurjecției române: „Ieșirea României din război a creat pericolul izolării celor 15 divizii germane aflate în Grecia și sudul Iugoslaviei. Această ieșire a transformat valea Dunării, din Delta pînă la frontiera româno-iugoslavă, dintr-o zonă aliată într-o zonă ostilă pentru germani”. Rezultatele strategice ale actului românesc asupra dominației hitleriste în Balcani s-au vădit foarte curînd. Bulgaria a ieșit din război la 9 septembrie. Hitler a fost nevoit să ordone, rînd pe rînd, retragerea din insulele din Marea Egee (15 septembrie), din Grecia, Albania și Macedonia de sud (la 10 octombrie). La 13 octombrie 1944, Belgradul a fost eliberat de forțele Armatei populare de eliberare iugoslavă.

Revoluția de eliberare socială și națională din august 1944, a avut o importanță extraordinară și pentru sfîrșirea dominației naziste în centrul Europei. Forțele române au deschis, odată cu intrarea în război împotriva celui de-al treilea Reich, un nou front în podișul Transilvaniei și în Banat, dincolo de Carpați, pe care l-au menținut singure, timp de aproximativ 3 săptămîni, pînă la sosirea trupelor sovietice. Acest nou front, situat la circa 900 km spre vest de vechiul aliniament, a creat posibilitatea unei înaintări rapide spre sudul Germaniei pe Valea Dunării. Chiar la 23 August 1944, un comentariu al postului de radio B.B.C., a scos în relief această componentă strategică a actului românesc: „Ajutați în mod activ de români, rușii vor putea fi în curînd la Viena. Prin Poarta Carpaților, deschisă de români, rușii vor putea ajunge la München și înainta spre Berlin”.

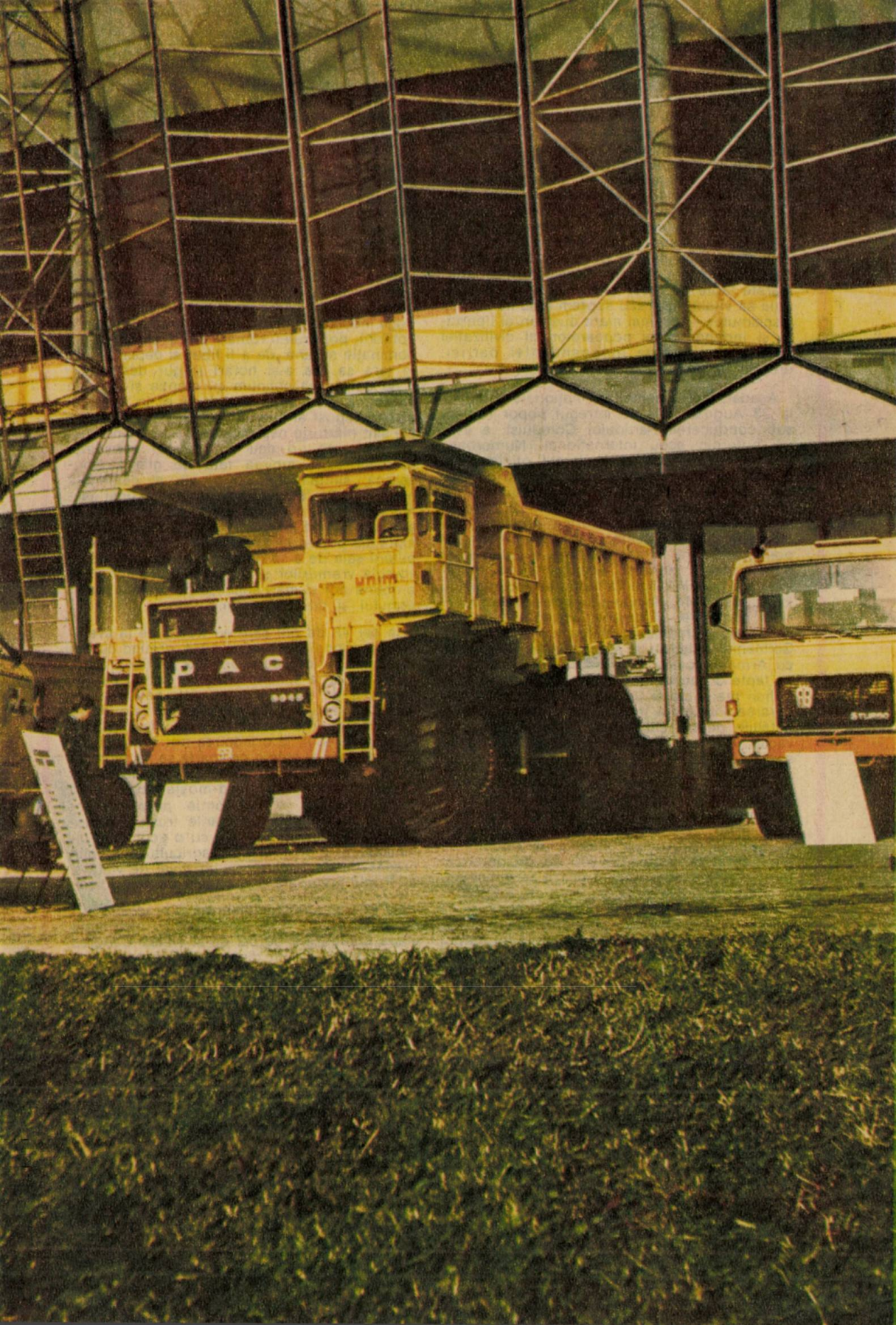
Consecințele militare și politice excepționale ale actului românesc pentru centrul și sud-estul Europei au fost recunoscute și de

premierul britanic Winston Churchill: „Trecearea României de partea aliaților a adus rușilor un avantaj extraordinar de mare; ei vor atinge Belgradul, Budapesta și, probabil, Viena, înainte ca puterile occidentale să fi străpuns linia Siegfried”.

Însumarea consecințelor militar-strategice, politice și economice ale actului de la 23 August 1944 a determinat o situație de o deosebită gravitate pentru cel de-al treilea Reich. Ca punct de încrucișare a două mari direcții strategice continentale — spre Europa de sud-est și spre Europa centrală — România reprezenta un segment de importanță fundamentală în strategia generală de război a Reichului. Păstrarea ei în dispozitivul german asigura controlul nazist asupra Peninsulei Balcanice și bloca căile de acces spre Cîmpia Pannonică, Austria și sudul Germaniei. Evoluția evenimentelor militare din cursul lunii august 1944 a confirmat aprecierile înaltului Comandament al Wehrmachtului asupra însemnătății excepționale a valorii politico-strategice a spațiului românesc și a actului de la 23 August 1944. În scurt timp după victoria insurjecției, întregul dispozitiv german din sud-estul Europei s-a dezagregat, iar direcția spre Ungaria și sudul Reichului a fost exploatată cu succes de trupele sovietice în alianță de luptă cu armata română. „Capitularea României — scria ziarul american „The Evening Star” — face mai mult decît să lipsească pe naști de sursa lor cea mai mare de petrol și de trupele care odinioară le fuseseră de mare ajutor. Ea năruie întregul front balcanic și pune în pericol oricare din trupele germane din Grecia, Iugoslavia, Bulgaria, Ungaria, Cehoslovacia și Polonia de sud.

Radio Londra transmitea la 24 august 1944 comentariul lui Edward Montgomery în care se preciza că actul făcut de români a deschis drumul armatei sovietice spre Berlin. „România, Bulgaria și Ungaria — aprecia comentatorul — constituiau pentru Hitler un zid de apărare împotriva rușilor. România căzînd, Bulgaria a rămas izolată. Probabil că ea se va grăbi să facă același lucru ca vecina ei, căci nu mai are de ales. Dar Ungaria? Dacă germanii o vor sili să continue lupta alături de ei, va avea de suportat atacul rușilor și românilor. Datorită ireproșabilei pregătiri politico-militare, întoarcerea armelor, pe 267 km din cei 654 ai frontului sovieto-german de sud-est, și declanșarea în întreaga țară a luptelor împotriva trupelor naziste a fost imediată și integrală, fără nici o defecțiune organizatorică sau de execuție, fapt apreciat ca fiind fără precedent în istoria militară universală”. Prezența armatei române pe frontul antihitlerist a fost, de asemenea continuă și efectivă pînă la înfrîngerea armatelor celui de-al treilea Reich, ceea ce nu s-a întîmplat cu armatele altor state foste aliate ale Germaniei hitleriste”.

La 23 August 1944, întreaga armată a întors, ca un singur om, armele împotriva trupelor germane. Toate încercările germane de a provoca sciziuni în rîndurile comandanților armatei române au eșuat. Consemnînd această realitate, jurnalul de război al Grupului de armate „Ucraina de sud” menționa că: „Nici un gene-



ral român nu este dispus să continue lupta de partea Germaniei".

Intrarea României în războiul antihitlerist, odată cu actul energetic al națiunii de la 23 August 1944, a exprimat adevăratele idealuri de libertate și independență națională ale poporului român, voința sa de a fi stăpîn pe propria soartă, de a-și clădi viitorul, potrivit vrierii sale. Conștiința dreptății cauzei pentru care lupta a fost factorul determinant al angajării sale cu toate forțele umane și materiale în lupta împotriva Germaniei naziste pînă la victoria finală. Poporul român a demonstrat astfel, prin nenumărate fapte de vitejie și înalt eroism, că aspirația sa vitală, țelul său suprem erau lichidarea fascismului — cel mai mare dușman al libertății și independenței popoarelor, al civilizației umane, asigurarea independenței patriei, dreptul la dezvoltare liberă.

Așadar, actul demnității naționale înfăptuit la 23 August 1944 de întregul popor român, sub conducerea Partidului Comunist, a avut un puternic ecou internațional. Numeroase documente — acte și declarații oficiale, rapoarte ale unor diplomați sau oameni politici, comunicate, comentarii și informații ale unor agenții de presă, posturi de radio și ziare — atestă însemnătatea sa istorică, impactul său deosebit asupra desfășurării evenimentelor politico-militare în această fază a celui de-al doilea război mondial. Aceleași surse documentare pun în evidență faptul că începînd cu 23 August 1944, România și-a pus toate resursele materiale și umane, întregul potențial economic și militar în slujba luptei împotriva Germaniei hitleriste și a acoliților ei. Împreună cu Armata Sovietică, Armata Română a săvîrșit fapte de eroism legendar, aducînd mari sacrificii materiale și umane în lupta pentru eliberarea întregului teritoriu al patriei, ca și în bătăliile pentru eliberarea Ungariei, Cehoslovaciei, Austriei, pînă la încheierea victorioasă a celei de-a doua conflagrații mondiale.

La 9 mai 1945, cînd războiul lua sfîrșit cu Victoria Națiunilor Unite, România se prezenta cu un bilanț bogat de luptă. Armata sa străbătuse peste 1 700 km, de la Marea Neagră pînă în Boemia, provocase inamicului pierderi ce s-au cifrat la peste 136 000 de prizonieri și morți — echivalînd cu 14 divizii — eliberase, în afară de orașele și comunele din timpul insurecției, peste 3 800 de localități între care 53 orașe, contribuise la alungarea ocupanților din alte cîteva mii, a avut pe front în tot timpul războiului un total de circa 540 000 de ostași și ofițeri, din care a pierdut în lupte grele aproape 170 000 morți, răniți și dispăruți.

O recunoaștere a eroismului ostașilor români, a aportului lor la înfrîngerea fascismului, o constituie cele peste 300 000 de ordine și medalii sovietice, cehoslovace și ungare cu care au fost distinși soldații și ofițerii români.

Totalul cheltuielilor militare făcute de statul român în perioada 24 august 1944 — 12 mai 1945 pentru înfrîngerea Germaniei hitleriste și a Ungariei horthyste, s-au ridicat la uriașă sumă de 470 de miliarde lei (la cursul monezii din luna mai 1945)¹. Dacă raportăm la bugetul României pe anul 1938/1939, care s-a cifrat la suma de 30 549 956 000 lei², reiese că aceste cheltuieli militare echivalau cu de peste 15 ori

bugetul statului, reprezentînd un efort enorm pentru poporul român, dacă avem în vedere și obligațiile revenite României prin Convenția de armistitiu.

Gravat pentru totdeauna în conștiința poporului român ca un eveniment de însemnătate epocală, actul de la 23 August 1944 își dezvăluie an de an cu și mai multă claritate noi aspecte și noi semnificații privind însemnătatea sa națională și internațională.

Vigoarea și fermitatea cu care întregul popor român s-a ridicat la luptă, larga participare a tuturor forțelor patriotice la revoluție, demonstrează că august 1944 a reprezentat un energetic și determinant act de voință al întregii noastre națiuni, o strălucită afirmare a hotărîrii poporului român de a zdrobi orice dominație străină, de a fi liber și deplin stăpîn în țara sa, de a-și hotărî singur destinele.

Se cuvine să amintim cu emoție și mîndrie patriotică asemenea adevăruri și în acest al 45-lea August al libertății românești, pentru că ele sînt mărturie neperitoare peste vreme despre țaria ce i-o dau unui popor conștiința dreptății sale, iubirea față de glia strămoșească, simțămîntul pururi viu al demnității naționale. Pe firul vesnic curgător al unei asemenea istorii, mărețul eveniment declanșat în august 1944 se înscrie în glorioasele tradiții de luptă ale poporului român, dă o nouă expresie puterii sale de a se ridica mereu biruitor peste vitregia vremurilor și vicisitudinilor istoriei de a obține noi și mari succese pe drumul socialismului și comunismului.

În cei 45 de ani care au trecut de la evenimentul epocal din august 1944, urmînd cu devotament și încredere politica partidului, poporul român a schimbat radical chipul patriei. Condusă de partidul comunist, națiunea română a parcurs o întreagă epocă istorică — de la orînduirea bazată pe exploatare și asuprire din trecut, la orînduirea nouă, socialistă, în care, liber și stăpîn pe soarta sa, își făurește în mod conștient propria-i istorie, de la vechea Românie burghezo-moșierească, slab dezvoltată, cu o economie preponderent agrară, dependentă de marile trusturi monopoliste, la România de azi, cu o economie dinamică, o industrie și o agricultură în plin proces de dezvoltare, cu un nivel de viață și civilizație materială și spirituală tot mai ridicat.

Se cuvine să evidențiem că din acest scurt răstimp de istorie se detașează cu pregnanță etapa inaugurată de cel de-al IX-lea Congres al partidului, de un dinamism fără precedent în dezvoltarea societății românești, în care au fost create condițiile pentru ca România să treacă de la stadiul de țară socialistă în curs de dezvoltare, la cel de țară cu o economie mediu dezvoltată.

România, țară care în decursul istoriei sale a luptat continuu pentru progres și civilizație, pentru asigurarea unității și independenței naționale, se înalță astăzi între popoarele lumii ca o țară a demnității, a progresului, a libertății și democrației, ilustrînd prin faptele și im-

¹ Arhiva Ministerului Apărării Naționale, fondul documentar, dosar nr. 4, vol. 2, f. 37.

² Ibidem, f. 23.



plinirile sale forța pe care o dobîndește un popor stăpîn pe destinele sale. Datorită remarcabilelor succese obținute pe plan intern, precum și politicii sale externe principiale și constructive, România se bucură astăzi de un prestigiu în lume fără precedent în întreaga sa istorie. De la România de odinioară, aservită economic și dominată politic de diferitele mari puteri, izolată, puțin cunoscută în lume, s-a ajuns la Republica Socialistă România de astăzi, liberă, independentă și înfloritoare, cu o înaltă autoritate și prietenie pe toate meridianele, respectată și apreciată cu căldură pentru contribuția pe care o aduce la instaurarea unor noi relații între state și a unei noi ordini economice și politice internaționale, pentru prezența sa deosebit de activă și dinamică, pentru cuvîntul său chibzuit și realist în soluționarea problemelor mondiale în conformitate cu năzuințele popoarelor dornice de pace și libertate.

Întreaga politică internă și externă a țării noastre poartă amprenta puternicei personalități a tovarășului Nicolae Ceaușescu, secretarul general al partidului, președintele Republicii Socialiste România, al cărui rol determinant, esențial, în elaborarea obiectivelor dezvoltării noastre economico-sociale asigură organizarea și conducerea științifică a întregii

activități de aplicare în viață a Programului de faurire a societății socialiste multilateral dezvoltate și de înaintare a României spre comunism.

Unitatea și coeziunea întregului popor, a tuturor fiilor țării, în jurul încercatei forțe politice călăuzitoare — Partidul Comunist Român — constituie izvorul forței și trîinicii de nezdruccinat a orînduirii noastre, garanția apărării și consolidării libertății, independenței și suveranității patriei, a cuceririlor revoluționare obținute prin lupta și munca întregului popor, cheazășia unor noi și minunate victorii pe calea socialismului și comunismului.

Cu înțelegerea profundă a marilor sarcini pe care le are de îndeplinit, poporul român acum, la sărbătorirea a 45 de ani de la glorioasele evenimente din august 1944, strîns unit în jurul partidului, al tovarășului Nicolae Ceaușescu, își exprimă, prin fapte de muncă pătrunse de un înalt patriotism, hotărîrea de acțiune cu toată răspunderea pentru înfăptuirea exemplară a obiectivelor economice și sociale înscrise în planul pe acest an și pe întregul cîincinal, pentru înălțarea patriei pe noi trepte de progres și civilizație.

Dr. Mircea MUȘAT

STRATEGIA DEZVOLTĂRII PLANIFICATE A ROMÂNIEI

În procesul edificării societății socialiste multilateral dezvoltate s-a format și acumulat o bogată experiență în organizarea și conducerea pe bază de plan a economiei naționale. În toate etapele construcției socialiste, partidul și statul nostru au așezat la baza întregii strategii de dezvoltare economico-socială a țării, planificarea ca legitate fundamentală a formării noii orînduiri. În Programul P.C.R. se arată că „întreaga dezvoltare economico-socială a țării se va realiza pe baza planului național unic, asigurîndu-se unirea eforturilor, umane și materiale, ale întregului popor în scopul îndeplinirii programului partidului.”

Concepția de planificare nu a fost privită, mai ales după Congresul al IX-lea al P.C.R., într-o viziune statică, de imobilism, ci ca un proces în continuă perfecționare pe baza schimburilor care au loc în structura forțelor de producție și factorilor obiectivi și subiectivi care acționează în societate. Încă din anul 1987, în Raportul la Conferința Națională a P.C.R., tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, arăta: „Măsurile de perfecționare a planificării economiei naționale urmăresc întărirea rolului planului în dirijarea proceselor social-economice, ținând seama de necesitățile și posibilitățile economiei, precum și de tendințele dezvoltării economice pe plan mondial.”

Totodată, s-a avut în vedere că unul din marile avantaje pe care le conțin în sine relațiile de producție, generate de proprietatea socia-

listă a întregului popor, constă tocmai în existența cadrului obiectiv necesar pentru dezvoltarea conștientă, planificarea economiei naționale, corespunzător condițiilor și particularităților fiecărei etape de dezvoltare a societății, socialismul fără planificare devine un nonsens. Însăși multe țări capitaliste aplică cu rezultate bune unele metode de planificare, ori elaborează planuri sau programe de dezvoltare, răspunzând astfel cerințelor obiective determinate de sporirea continuă a gradului de socializare a producției. De aceea apar nejustificate, atât din punct de vedere științific, cât și politic, opiniile exprimate de unii autori străini după care autoconducerea, autogestiuinea și autofinanțarea ar veni în contradicție cu principiile planificării socialiste; alți autori consideră că lipsurile, neajunsurile, fenomenele negative, dezechilibrele, contradicțiile care au



apărut în diferite etape ale construcției socialiste în unele țări s-ar datora planificării, conducerii economiei pe bază de plan și nu factorului subiectiv care nu a ținut seama în măsura necesară de cerințele și formele de manifestare ale legii dezvoltării planice. Sînt autori care, simplificînd lucrurile, pun semnul egalității între planificare și birocratism, între planificare și centralism excesiv. Or, reglarea planificată a economiei este o necesitate care decurge obiectiv din esența societății socialiste.

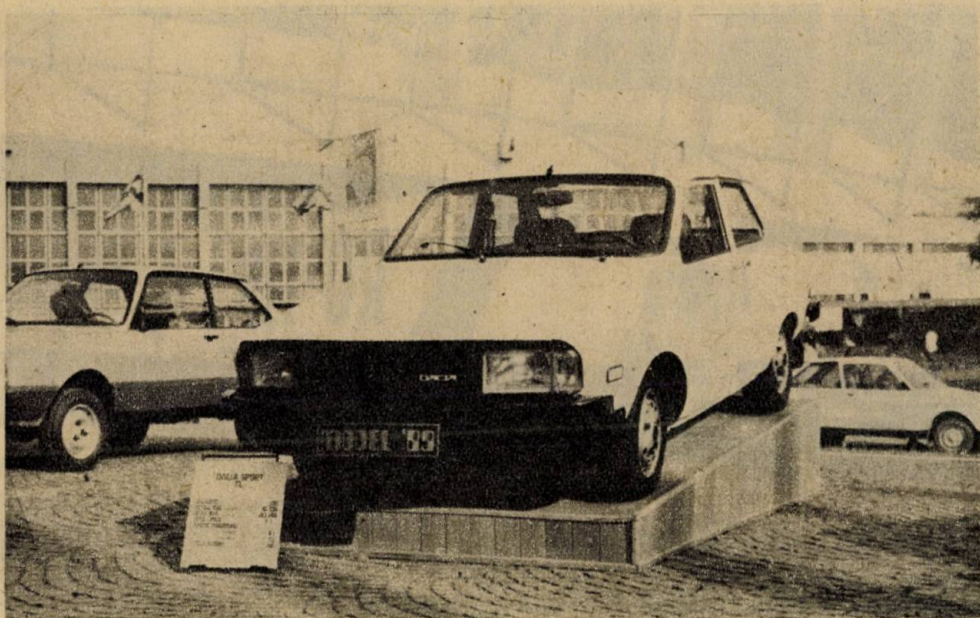
În România, după Congresul al IX-lea al P.C.R., sub conducerea nemijlocită a secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, a avut loc un proces de înnoire și perfecționare continuă a formelor organizatorice. Drept urmare, sistemul de organizare și planificare a fost îmbunătățit substanțial; au fost înlăturate elementele birocratice și administrative care deveniseră o frînă în calea progresului socialist; s-au creat premisele necesare pentru rezolvarea contradicțiilor apărute în cadrul mecanismului existent pînă atunci, prea centralizat, rigid, complicat, s-a asigurat așezarea pe baze științifice a întregii activități de conducere planificată a economiei naționale. În Raportul la Conferința Națională a P.C.R. din iunie 1972, tovarășul Nicolae Ceaușescu arată: „În elaborarea măsurilor privind conducerea planificată a activității economico-sociale, partidul a pornit întotdeauna de la concepția materialist-dialectică și istorică, de la faptul că flecările orînduirii sociale, flecării etape de dezvoltare a societății îi corespund o anumită formă de organizare și conducere”.

Experiența pozitivă acumulată în organizarea și conducerea pe bază de plan a economiei naționale, concepția și viziunea partidului

și statului despre rolul și funcțiile de planificare ca factor de accelerare a dezvoltării economiei naționale, de creștere a eficienței economice, ori de menținere a echilibrului s-au concretizat, pentru prima dată în istoria țării și practica planificării socialiste, în legea cu privire la dezvoltarea economico-socială planificată a României adoptată de Marea Adunare Națională în noiembrie 1972. Prin această lege s-a statuat că conducerea planificată a dezvoltării economico-sociale este un atribut esențial și inalienabil al suveranității și independenței naționale.

Un moment de cotitură în formarea unei concepții avansate despre planificare l-a constituit Plenara C.C. al P.C.R. din martie 1978, care a pus bazele unui nou mecanism economico-financiar, în care se îmbină în mod organic centralismul democratic cu autoconducerea muncitorească și autogestiunea. Pe această bază, în 1979 s-au adus îmbunătățirile corespunzătoare legii cu privire la dezvoltarea economico-socială planificată a României. Ultimele perfecționări ale acestei legi, pentru a corespunde mai bine cerințelor noului mecanism economico-financiar și pentru a crea cadrul necesar de acțiune și afirmare plenară a acestuia au fost făcute în 1986.

În prezent, se poate spune că România dispune de o concepție clară, de un sistem perfecționat de organizare și conducere pe bază de plan a economiei, întemeiat pe știința conducerii, pe tot ce a fost pozitiv atît în experiența națională, cît și internațională. Totodată, sistemul de planificare făurit în ultimele două decenii creează condiții optime pentru înlăturarea principiilor autoconducerii muncitorești și autogestiunii economico-financiare,

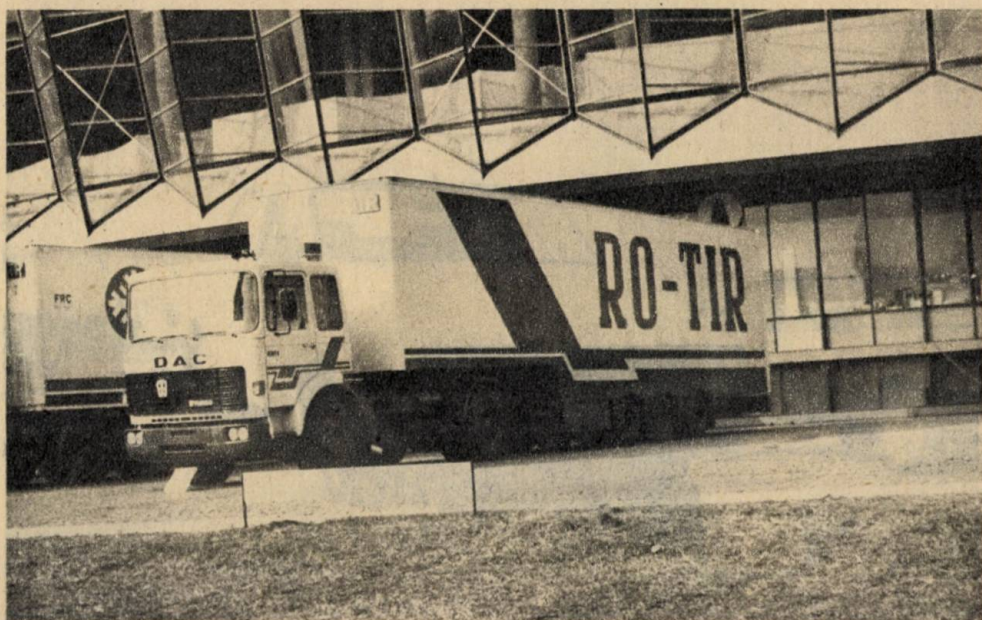


răspunde cerințelor dezvoltării intensive a economiei naționale, permite gospodărirea eficientă a resurselor, a fondurilor materiale și bunăstării întregului popor: „**Avem — arăta secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie 1988 — stabilit un cadru bun privind sistemul de planificare. Trebuie să facem ca el să funcționeze cu maximum de eficiență.**”

În concepția românească de planificare se aplică o serie de principii de bază validate de practică, ca de exemplu, îmbinarea organică a centralismului democratic, a conducerii planificate a întregii activități economico-sociale cu autoconducerea muncitorească și autogestiuinea întreprinderilor. Mecanismul economico-financiar este astfel conceput încît să nu vină în contradicție nici cu centralismul democratic, nici cu autonomia funcțională a întreprinderii, cu organizarea democratică a vieții economice, cu participarea oamenilor muncii la decizie, la conducere. Originalitatea sistemului românesc de planificare constă în faptul că autoconducerea a fost concepută nu ca o negația a centralismului democratic înțeles în sens pozitiv, ci ca o formă prin care acesta se realizează la nivel microeconomic. „**Sistemul democratic pe care noi l-am creat — arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie 1988 — pornește de la o îmbinare armonioasă a rolului organelor centrale, a planului național unic de dezvoltare economico-socială cu creșterea răspunderii și atribuțiilor centralelor, întreprinderilor, organismelor democratice, în elaborarea și îndeplinirea politicii interne și externe a partidului și statului nostru.**” De asemenea, din activitatea de planificare și

conducere au fost eliminate sau sînt în curs de eliminare orice forme și metode birocratice sau administrative care deformează, scad eficiența noului mecanism economico-social în activitatea practică.

La fel se prezintă lucrurile și cu principiul muncii și conducerii colective. Acest principiu se aplică la toate eșaloanele de partid și de stat, în activitatea de planificare și asigură participarea largă a oamenilor muncii la dezbaterile și adoptarea deciziilor la toate nivelele de conducere. Astfel, planul este rezultatul unei succesiuni de decizii colective, el însuși în forma finală fiind adoptat în colectiv de Marea Adunare Națională. Principiul muncii și conducerii colective stă la baza tuturor deciziilor de plan, în toate etapele de elaborare a acestuia. România a fost prima țară socialistă, care, răspunzînd unei necesități obiective, cerute de complexitatea vieții economice, a renunțat la principiul conducerii unipersonale, valabile pentru altă etapă a dezvoltării forțelor de producție, și a introdus principiul muncii și conducerii colective. Măsurile cu privire la perfecționarea conducerii și planificării economico-financiare începînd cu martie 1978, atît pe plan politic, economic, cît și legislativ, au statuat, instituționalizat organele colective de conducere, autoconducerea muncitorească ca formă superioară de exercitare a democrației muncitorești. În aplicarea în practică a acestui principiu democratic conform legislației în vigoare, se asigură îmbinarea organică dintre răspunderea colectivă și personală. „**Trebuie să facem să fie bine înțeles — arăta tovarășul Nicolae Ceaușescu în tezele din aprilie — că răspunderea colectivă a organe-**



lor de conducere nu înlocuiește și nu poate înlocui, sau nu trebuie să înlocuiască răspunderea individuală, pentru că fiecare dintre activiștii noștri, din cadrele de conducere care este membru al unor organe de conducere, are și răspunderi directe nemijlocite în diferite sectoare — și trebuie să le îndeplinească în mod corespunzător, să raporteze și să răspundă în fața organelor de conducere de activitatea sa".

Prin aplicarea principiului muncii și conducerii colective la activitatea de elaborare și execuție a planului s-a asigurat valorificarea cunoștințelor și experienței cadrelor din economie, a specialiștilor, a tuturor oamenilor muncii, participarea nemijlocită a acestora la fundamentarea deciziilor pe diferite trepte organizatorice. Totodată, a crescut răspunderea organelor colective de autoconducere muncitorească în realizarea atribuțiilor ce le revin.

În egală măsură se aplică principiul îmbinării organice a planificării departamentale cu planificarea pe ramură și teritorială. Acest sistem cuprinde toate sectoarele de activitate ale societății. Prin trecerea la elaborarea planului pe trei nivele, s-au asigurat adâncirea activității de fundamentare a planului și o mai bună corelare a acestora.

Trebuie să arătăm că activitatea de planificare pornește de la unitățile de bază economice, social-culturale și teritorial-administrative. Prin acestea se asigură cadrul de aplicare a autonomiei funcționale a unităților, realizarea principiului autoconducerii și autogestiei economice. Încadrarea propunerilor de plan ale acestora în echilibrul și opțiunile generale pe economie se face pe baza nivelurilor orientative și normative de plan.

În activitatea practică de planificare acest principiu nu a fost peste tot și întotdeauna respectat, datorită practicilor vechi ale organelor centrale și ale ministerelor care nu s-au debarasat încă de metodele birocratico-administrative și nu au trecut la aplicarea cu fermitate în viață a unui nou stil de muncă. Pe bună dreptate, sublinia tovarășul Nicolae Ceaușescu în Tezele din aprilie, „oricât de bine ar lucra un funcționar sau un grup de funcționari din C.S.P., dintr-un minister sau altul, nu pot rezolva problemele multiple care sînt jos, în întreprinderi, în centrale și care trebuie să fie soluționate cu participarea largă a tuturor specialiștilor, a organelor de conducere colectivă, a oamenilor muncii din fiecare unitate."

Subliniem, de asemenea, fundamentarea planurilor economice pe contracte, folosirea coordonată a sistemului de cointeresare materială, a pirghiilor economico-financiare, a prețurilor, în conformitate cu obiectivele dezvoltării economico-sociale planificate ale țării. Trecerea la fundamentarea planului în toate unitățile, pe bază de contracte, a determinat o schimbare de concepție în activitatea de pla-

nificare. Pe această cale, piața, respectiv controlul, ca expresie a acesteia, a devenit component organic al planului. În mecanismul economico-financiar din țara noastră, contractul economic a devenit instrumentul de bază pentru reglementarea relațiilor dintre unitățile socialiste, în vederea lărgirii și diversificării producției de mărfuri necesare atât dezvoltării producției, cât și satisfacerii în condiții din ce în ce mai bune a nevoilor de consum ale populației, a cererii solvabile în structura soliditate de acesta.

Odată cu introducerea, generalizarea și perfecționarea noului mecanism economico-financiar au crescut rolul, locul și importanța pirghiilor financiare în determinarea eficienței economice, în activitatea de planificare. În concepția românească de planificare, sistemul de prețuri, retribuirea muncii, finanțele și creditul sînt verigi-cheie. S-a creat un sistem de cointeresare, întemeiat pe acordul global și de prețuri corespunzător etapei actuale de dezvoltare intensivă a forțelor de producție, care exercită un rol de forță motrice în programul societății.

Trebuie să relevăm încadrarea activității curente a tuturor unităților socialiste în tendințele de perspectivă ale dezvoltării economico-sociale, în efortul comun de îndeplinire a liniei politice a P.C.R. prin îmbinarea organică a planificării curente cu cea de perspectivă, a prognozelor pe termen lung cu planurile cincinale și anuale. În realizarea acestuia deținem sarcina de mare răspundere revin Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale din România, ca organism larg democratic, de partid și de stat, ca organ suprem de planificare și conducere a activității economice și sociale. În noua concepție de planificare Comitetul de Stat al Planificării și Comitetul Național pentru Știință și Tehnologie îndeplinesc rolul de secretariat al Consiliului Suprem al Dezvoltării Economice și Sociale.

Principiile de planificare enumerate reprezintă în același timp trăsături definitorii ale sistemului românesc de planificare. Aplicarea în practică a acestor principii asigură un echilibru optim între planificarea macro-economică și micro-economică, premise trainice pentru elaborarea unui plan temeinic fundamentat, pentru reglarea și dirijarea constantă a procesului reproducerii lărgite. În Raportul prezentat la Conferința Națională a P.C.R. din decembrie 1987, tovarășul Nicolae Ceaușescu arăta: „Trebuie să avem permanent în vedere că problemele tot mai complexe, introducerea și aplicarea noulor cuceriri ale științei și tehnicii nu diminuează ci, dimpotrivă, duc la creșterea rolului planului unic, care reprezintă acțiunea conștientă, organizată a poporului, în vederea dezvoltării armonioase a forțelor de producție, a întregii țări și societății".

Prof. univ. dr. MIHAI PĂRĂLUȚĂ

10 ÎNTREBĂRI ȘI TOT ATÎTEA RĂSPUNSURI DESPRE F.A.C.R.

1. CE SE ÎNȚELEGE PRIN F.A.C.R.?

În „traducere” strictă, cele patru inițiale înseamnă „Federația Automobil Clubul Român”, organism cu larg caracter de masă, care reunește în rândurile sale pe cei ce iubesc automobilismul și mișcarea automobilistică. F.A.C.R. este continuatoarea primei organizații a automobiliștilor din țara noastră — Automobil Club Român — înființată la începutul secolului (aprilie 1904). Prin Decret al Consiliului de Stat, Automobil Clubul Român a fost autorizat, în 1985, să funcționeze ca federație de specialitate, sub conducerea și îndrumarea C.N.E.F.S., menirea ei fiind aceea de a perpetua și dezvolta activitatea de automobilism și karting.

2. CINE POATE FACE PARTE DIN FEDERAȚIE?

În F.A.C.R. se poate înscrie și poate activa orice cetățean din țara noastră, indiferent

dacă posedă sau nu posedă automobil, indiferent dacă are sau nu are permis de conducere. Înscrierile se fac în orice perioadă a anului, la unitățile teritoriale ale federației, adică la Cluburile de automobilism și karting ce-si au sediile în fiecare reședință de județ, precum și în Municipiul București. Se pot înscrie în federație, de asemenea, șoferii profesioniști, motocicliști sau bicicliști, unitățile teritoriale organizând pentru aceștia activități adecvate, în special acțiuni pe linia informării și educației rutiere. Pentru înscriere se plătește o taxă. După intrarea în F.A.C.R., se plătește o cotizație anuală de membru.

3. DE CE AVANTAJE BENEFICIAZĂ MEMBRII F.A.C.R.?

În contul cotizației, membrii federației beneficiază, anual, de o serie de servicii gratuite ca: verificarea tehnică a automobilului impusă prin lege, efectuarea a trei depănări de cite o jumătate de oră fiecare, efectuarea unei re-





morcări pe distanța de 30 km (dus-întors). Aceste servicii gratuite se „plătesc” prin cupoanele din carnetul de asistență tehnică, de care dispune fiecare membru al federației. Lucrările sau remorcările suplimentare se achită direct, la tarifele legale în vigoare.

Membrilor federației li se asigură, de asemenea, posibilitatea să participe la concursurile

sportive de automobilism și karting, precum și la acțiunile turistico-sportive organizate în țară sau peste hotare. Pentru cei care călătoresc în străinătate cu automobilul, federația eliberează, prin unitățile sale teritoriale, documente de circulație rutieră internațională: permis internațional de conducere, carnet de trecere prin vamă, asigurări ADAS.



lată, în continuare, și alte servicii pe care cluburile județene de automobilism și karting le ofera membrilor lor: bilete de tratament și odihnă în stațiunile balneo-climaterice, informații cu privire la starea vremii și starea drumurilor, programul și adresa unităților de cazare și alimentație publică din principalele localități ale țării, programul competițiilor automobilistice și de karting, programul principalelor manifestări cultural-artistice, adresele unităților auto-service.

De la sediile cluburilor județene, membrii F.A.C.R. își pot procura, de asemenea, o serie de materiale specifice circulației rutiere: hărți, pliante, accesorii auto.

4. CINE SE OCUPĂ DE OPERAȚIILE DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ A AUTOTURISMELOR MEMBRILOR FEDERAȚIEI?

Fiecare club județean de automobilism și karting (denumire prescurtată: C.J.A.K.), ca și clubul ce ființează în Capitală (C.M.A.K. — București) dispun de convenții în acest sens cu o serie de ateliere-service din rețeaua consiliilor populare. Serviciile de asistență tehnică gratuită, convenite membrilor federației, se efectuează de către aceste ateliere-service ce-și au sediile în reședințele de județ, în municipii, sau chiar în localități mai mici de pe cuprinsul țării.

5. CE ALTE ACTIVITĂȚI MAI DESFĂȘOARĂ F.A.C.R.?

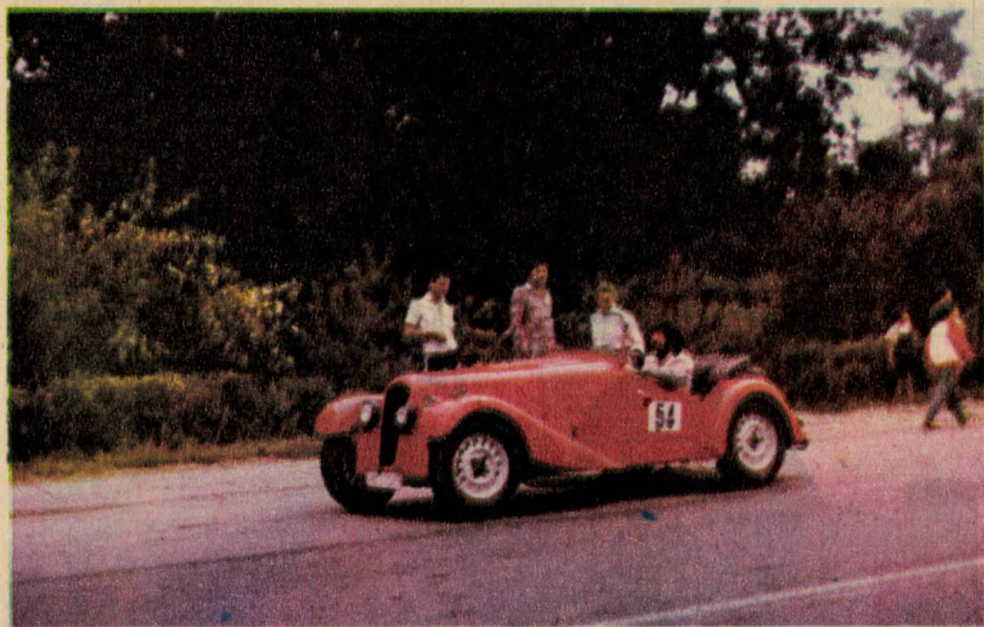
Prin unitățile sale teritoriale, ca și printr-un larg activ obștesc, federația organizează activitatea sportivă de automobilism și karting,

atît la nivel de masă, cît și de performanță. Programul anual al competițiilor sportive de masă — în cadrul cărora un loc de frunte îl dețin întrecerile de sub egida „Daciadei” — cuprinde raliuri tehnico-aplicative, raliuri ale economiei de combustibil, concursuri de îndeminare în conducerea automobilului, raliuri rezervate femeilor etc. În domeniul sportului de performanță, federația organizează un campionat republican de karting-viteză pe circuit, un campionat republican de karting-anduranță, un campionat republican de raliuri, două campionate republicane de auto — viteză (circuit și coastă), o cupă a federației la autocros. Este vorba, după cum se poate remarca, de o activitate competițională bogată, desfășurată cu sprijinul a numeroase organe și organizații.

6. CU CINE COLABOREAZĂ FEDERAȚIA PENTRU ÎNDEPLINIREA MISIUNII SALE?

În afară de organele de miliție și de ADAS, federația și unitățile sale teritoriale colaborează cu un larg evantai de organe și organizații ce au atribuții în problemele de educație automobilistică și rutieră, de turism etc.

Pe baza programului comun de activități stabilit la nivel central și teritorial cu organele de miliție, Federația A.C.R. contribuie la întărirea disciplinei rutiere în rîndul membrilor ei, participă la acțiuni instructiv-educative și de pregătire tehnică, juridică, rutieră a participanților la circulație. Obiectivul central al acțiunilor întreprinse în comun este prevenirea evenimentelor neplăcute de pe drumurile publice, reducerea continuă a accidentelor de circulație. Din bogatul program comun de activități, menționăm aici doar cîteva, ce se în-

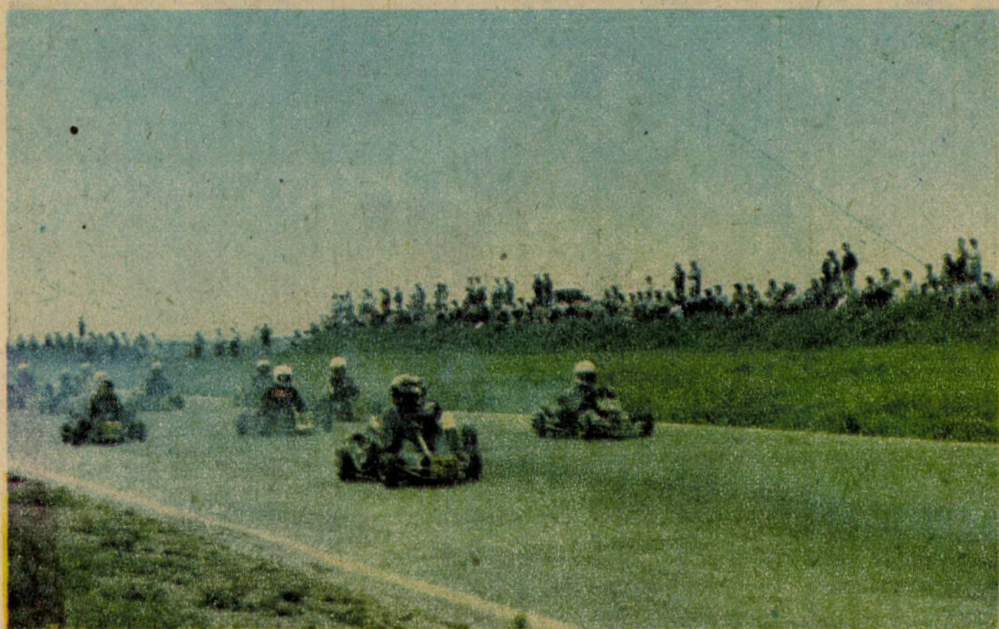


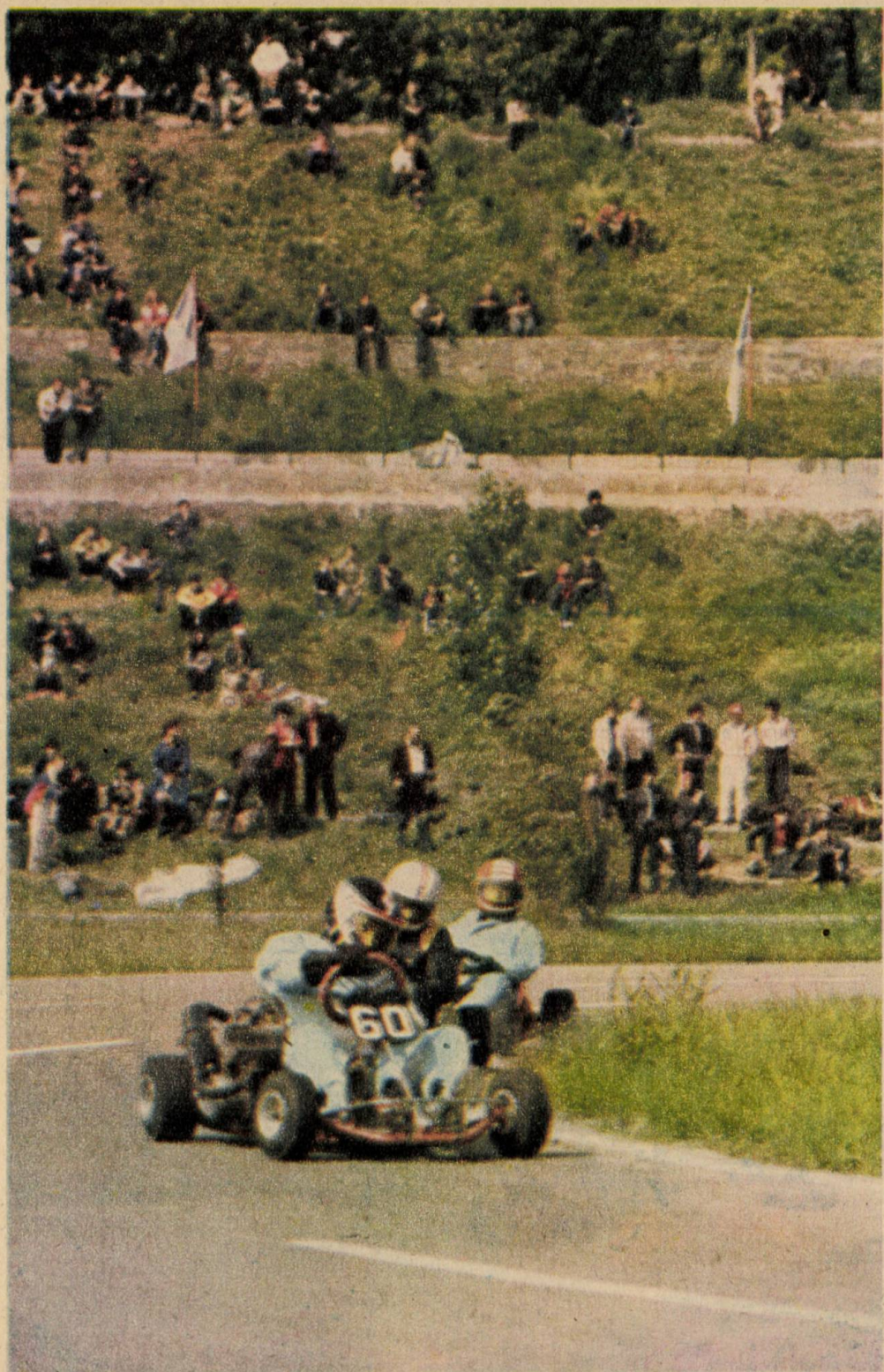


treprind pe plan central și local: organizarea de dezbateri colective asupra problemelor circulației, gale de filme, prelucrări de accidente, cicluri de expuneri și conferințe cu tematică rutieră, instruirii ale șoferilor voluntari (membri ai F.A.C.R.), difuzări de materiale informative și educative în rândurile conducătorilor auto și ale pietonilor. Federația A.C.R. și unitățile sale

teritoriale se implică, de asemenea, în educația rutieră a copiilor și elevilor, participând la acțiunile specifice din învățământul primar, gimnazial și liceal.

În ultima vreme, un accent mai mare se pune pe acțiunea de informare și educare rutieră a bicicliștilor, precum și pe reactualiza-





rea unei acțiuni mai vechi numite „Conducere auto exemplară”.

Un program-cadru de colaborare există, de asemenea, și în domeniul activităților turistice. În temeiul acestui program, încheiat între Direcția Turism Intern din Ministerul Turismului și Federația Automobil Clubul Român, membrii federației beneficiază de o serie de servicii turistice la sfârșit de săptămână sau în vacanță. F.A.C.R. își aduce contribuția, totodată, la creșterea circulației turistice automobilistice spre țara noastră și la acordarea unor servicii de calitate turiștilor automobiliști străini.

7. CE ESTE „CONDUCEREA AUTO EXEMPLARĂ”?

Această denumire a fost dată unei acțiuni educative menite să contribuie la promovarea disciplinei rutiere și a stilului preventiv de conducere. Este vorba de o acțiune cu caracter permanent prin care sînt „premiați”, cu o distincție specială, cei mai disciplinați și cei mai iscusiți conducători auto, oameni ai volanului ce n-au înregistrat evenimente rutiere, din vina lor, pe lungi perioade de timp: cinci, zece, cincisprezece sau chiar douăzeci de ani. De această acțiune se îngrijește F.A.C.R., în colaborare cu organele de miliție și cu ADAS.

Conducătorii auto care primesc astfel de distincții sînt cooptați în colectivele de șoferi voluntari care participă la acțiunile de disciplinare a circulației rutiere. În cursul anului 1988, peste 35.000 de conducători auto au primit această distincție.

8. CARE ESTE ACTIVITATEA INTERNAȚIONALĂ A FEDERAȚIEI A.C.R.?

F.A.C.R. este membră în două organisme internaționale importante: Federația Internațională a Automobilului (F.I.A.) și Alianța Internațională de Turism (A.I.T.). În cadrul acestor două organisme, federația are o prezentă activă, reprezentanții săi făcînd parte din cîteva comisii specializate: Comisia tehnică internațională, Comisia de documente vamale și Comisia internațională de circulație (la F.I.A.) și Comisia mondială de circulație (la A.I.T.).

O activitate internațională fructuoasă se desfășoară și pe linia colaborării cu organizațiile automobilistice din țările socialiste. Cu aceste organisme au loc consfătuiri periodice și se organizează acțiuni comune, cum sînt acelea din domeniul sporturilor mecanice, reunite sub numele de Cupa Prietenia. În cadrul acestei Cupe, sportivii noștri participă anual, alături de sportivii din celelalte țări prietene, la o competiție de raliuri, la o competiție de viteză pe circuit pentru automobile și la o competiție de viteză pe circuit pentru piloții de karting.

Federația A.C.R. este prezentă, de asemenea, și în acțiunea de stabilire a unei colaborări balcanice pe linie automobilistică. La întîlnirile din ultima vreme ale reprezentanților cluburilor automobilistice din această zonă geografică s-au pus bazele unui campionat balcanic de raliuri și s-au stabilit unele măsuri ce au menirea să contribuie la creșterea circulației automobilistice interbalcanice.





9. CE AVANTAJE DECURG DIN ACESTE AFILIERI ȘI LEGĂTURI CU ORGANISMELE INTERNAȚIONALE SPECIALIZATE?

Pe baza calității de membru în aceste organisme, Federația A.C.R. este împuternicită, conform legii, să elibereze documente de circulație rutieră internațională atât pentru membrii ei, ca persoane fizice, cât și pentru autovehiculele întreprinderilor românești de transport internațional (TIR). F.A.C.R. este, de asemenea, autorizată prin lege să onoreze scrisorile de credit ale turiștilor automobiliști străini care vizitează țara noastră. Întreținând relații și colaborând cu cluburile de profil din alte țări, Federația A.C.R. are prilejul să poată contribui la popularizarea peste hotare a potențialului nostru turistic și la promovarea turismului spre țara noastră.

Calitatea de membru al F.I.A. îi oferă federației noastre avantajul de a putea participa, cu automobile de fabricație românească, la competiții sportive internaționale, contribuind astfel la popularizarea acestora. Dealtfel, trebuie spus că de afilierea la F.I.A. depinde omologarea oricărui tip de automobil ce urmează să participe la competițiile sportive, precum și acordarea dreptului de a organiza întreceri de automobilism sau de karting.

10. CE VA ÎNSEMNA ANUL 1989 PENTRU FEDERAȚIA A.C.R.?

În anul ce vine, iubitorii automobilismului sportiv și al kartingului vor avea prilejul să participe efectiv sau să asiste la un bogat program competițional, atât la nivel de masă, cât și de performanță. Federația va acorda atenția cuvenită activităților tehnico-sportive, organizând prin cluburile sale județene raliuri tehnico-aplicative care să aibă punct final stațiunile balneo-climaterice. Aceste acțiuni vor fi combinate cu excursii de una sau două zile în țările vecine. Cluburile județene vor asigura în continuare, pentru membrii cotizanți, atât servicii tehnice (depanări, remorcări etc.), cât și servicii turistice, acestea din urmă în colaborare cu oficiile județene de turism.

Un accent deosebit se va pune pe acțiunile de informare și educație ale membrilor F.A.C.R. în vederea creșterii gradului de securitate rutieră, pentru protecția mediului ambiant și pentru economia de carburanți. Asigurându-și sprijinul de specialitate al organelor de miliție și al altor factori interesați, Federația A.C.R. își va intensifica, în 1989, eforturile sale în vederea contribuției la educația rutieră a copiilor. În cadrul acestor preocupări, un loc important va fi acordat patrulelor școlare de circulație, creșterii eficienței acestora în contextul general al circulației publice.

„AUTOTURISM“





GÎNDURI ȘI INSTANTANEE FOTOGRAFICE LA SFÎRȘIT DE SEZON

Automobilismul sportiv și kartingul de performanță din țara noastră au lăsat în urmă încă un sezon — sezonul competițional al anului 1988. Ce fapte demne de reținut s-au petrecut, de-a lungul acestui sezon, pe circuitele și pe traseele de concurs? Credem că este necesar să evidențiem, în primul rînd, forma sportivă în continuare bună a unor campioni de talia lui Nicu Grigoraș, Victor Nicoară, Ludovic Ba-

lint, Ștefan Vasile, Werner Hirschvogel, Eugen Peteanu (la automobilism) și Constantin Rusu, Lucian Ștefan, Constantin Miniciu, Marcel Natanail (la karting). De asemenea, nu putem să nu menționăm urcșul spre primele locuri ale clasamentelor a unor piloți ca Gheorghe Preoteasa, Silviu Dinu, Nicolae Andrei, Gheorghe Ana, Dumitru Necula, Daniel Mojilian, Nicolae Zaberca, Constantin Ciucă, Gheorghe Cioacă, Ovidiu Tatu, Aurel Tănase, Mihai Ciorbă, Jean Tatu, Gyorgy Attila etc.

Dar, după cum se știe, în sporturile mecanice numai talentul nu ajunge. Talentul trebuie susținut de o mecanică fiabilă și performantă și de... un dram de noroc. Iar cînd spunem acest lucru, ne gîndim la un caz clasic din automobilismul sportiv de cel mai înalt nivel — cazul celebrului pilot englez Stirling Moss. Deși și-a marcat epoca prin personalitatea sa, deși a cîștigat numeroase curse de formula 1 și Sport-Prototip, deși a obținut uneori victorii ce păreau imposibile, Moss n-a reușit, totuși, să devină campion mondial. De ce? Pentru că el, Stirling Moss, denumit „campionul fără coroană”, n-a avut, la momentul oportun, mașinile care îi erau necesare pentru a urca, după o expresie prea uzată, pe cea mai înaltă treaptă a podiumului.

O mașină bună și un dram de noroc!... Iată ce le-ar fi fost necesar, în 1988, lui Ovidiu Mazilu și lui Horia Andronic (ca să ne oprim la două exemple) spre a-și pune în valoare, mai eficient, talentul, experiența și marea lor pasiune pentru automobilism.

Trebuie remarcat, însă, faptul că nu ghinioanele mecanice sînt cele care și-au pus amprenta pe sezonul competițional 1988. Ghinioanele au constituit niște excepții, regula generală fiind alcătuită dintr-o suită de performanțe obținute cu mașini de bună ținută tehnică, pregătite de sportivi care merită elogiul. Cine sînt acești sportivi-pregătitori de mașini de curse? Ei sînt (și aceasta constituie o caracteristică a sportului nostru cu motor) chiar cei care le pilotează, adică Nicu Grigoraș, Victor Ni-coară, Nicolae Andrei, Werner Hirschvogel, Constantin Rusu... și lista ar putea continua.

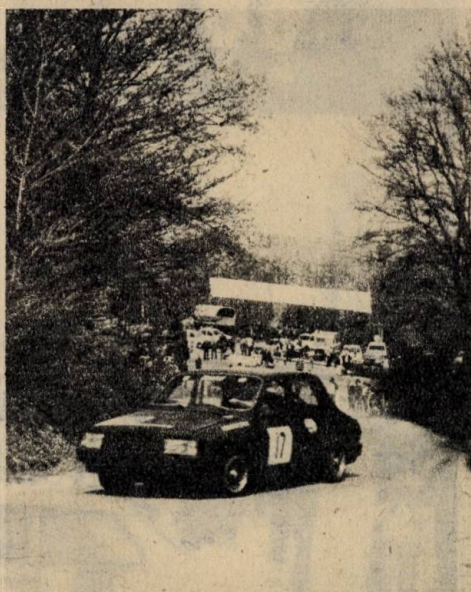
După ani de utilizare a motorului turbo, ing. Nicu Grigoraș a fost obligat de regulament să renunțe la sistemul de supraalimentare și să treacă la un motor aspirat. La început, măsura aceasta l-a mîhnit nițel pe cunoscutul nostru campion, iar pe cei care nu-l simpatizează (căci există și dintre aceștia) i-a determinat să spună: „Acum supremația lui Grigoraș se va încheia!”... Și iată că această previziune nu s-a adeverit. Grigoraș și-a instalat pe mașina sa un motor cu aspirație directă, care a funcționat ireproșabil de-a lungul întregului sezon, asigurîndu-i din nou victoria atît la circuit, cît și la coastă.

Cuvinte de laudă merită, de asemenea, și alți piloți preparatori de mașini: Constantin Ciucă, Dumitru Necula, Daniel Mojiian (ce utilizează la curse motorul Dacia cu axă cu came în cap), precum și Eugen Peteanu sau Bogdan Mihăescu. Confruntat la începutul sezonului cu lipsa unor piese fiabile și cu absența totală a altora absolut necesare, Eugen Peteanu a reușit să înlăture acest handicap spre jumătatea anului și să parcurgă un sfîrșit de sezon bogat în victorii de etapă. Lui Peteanu i-a ținut o strălucită companie, în disputele din cadrul grupei Easter, reputatul său coleg de club Werner Hirschvogel, constructorul unei mașini care a cîștigat titlul republican chiar din primul ei sezon competițional.

Sezonul competițional 1988 s-a încheiat. Din tumultul lui am reținut fugarele considerații de mai sus, precum și suita de imagini fotografice care urmează. Am dori ca toate acestea să se constituie într-un crîmpei de cronică sportivă anuală și într-un modest act de evidențiere a entuziasmului și eforturilor celor care sînt animatorii automobilismului și kartingului românesc: piloți, navigatori, mecanici, șefi de echipe, suporteri etc. (D.L.)



1



2



3



4



5

1. Primul start al anului în campionatul de ralii a avut loc la Brașov. De pe podium se lansează în cursă unul din cele mai redutabile echipaje: Ștefan Vasile-Ovidiu Scobai (I.A.P., mașină Dacia Sport de grupa C, număr de concurs 3).

2. Un iscusit tehnician și un apreciat pilot: Dumitru

(Dan) Necula din formația Alfa—I.C.S.I.T.A. — Pitești (17). Instantaneul a fost realizat în primul viraj al traseului de la Măgura-Buzău.

3. Pilotul și mecanicul Nicolae Zaberca poartă cu succes pe traseele de viteză culorile formațiilor sportive reșitene. Deviza lui: Fair-playul înainte de toate!

4. O merituosă campioană republicană de karting-viteză: Unirea Tricolor București. În anii de cînd a apărut pe firmamentul sportului nostru cu motor, ea a cîștigat un număr impresionant de titluri, atât la individual cit și pe echipe.

5. Inginerul Daniel Mojilian lucrează la I.C.S.I.T.A.-Pi-

tești, dar concurează pentru I.A.P.—Dacia. În 1988, el a continuat să pună în valoare calitățile unei mașini Dacia Sport (19), echipată cu noul motor românesc.

6. Cel mai constant și mai performant echipaj al echipei I.A.T.S.A.—Pitești: Ionel Mălăuț-Dan Ionescu (2). În sezonul încheiat de curând cei doi echipieri au continuat să se numere printre „raliști” de frunte ai țării.

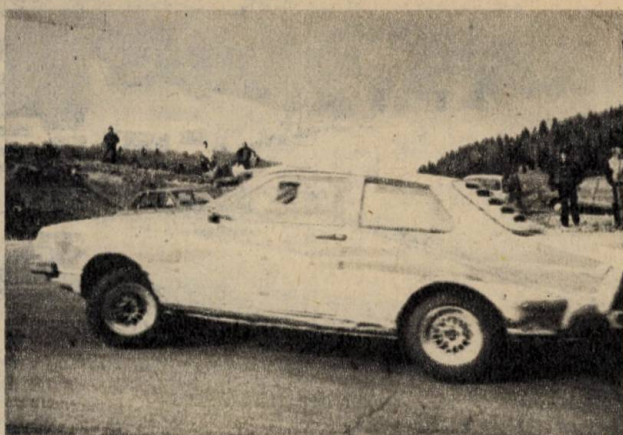
7—8. Se zice că nici un raliu n-are „haz” dacă nu este stropit de ploaie. În Raliul Iașului, însă, ploaia s-a întrecut cu gluma, așa cum se poate constata din cele două fotografii pe care le prezentăm.

9. Numărul de concurs al vitezistului Daniel Mojiian (19) aparține, în raliuri, echipajului Horea Gheorghiu-A. Avarvarei (I.T.A.—Șoimii—Cluj). Când mecanica îl servește, Gheorghiu ne face să ne reamintim că echipa sa a fost, cindva, campioană...

10. Una din inspiratele fotografii ale sezonului, realizată de colaboratorul nostru Alexandru-Mihai Florea: echipajele fruntașe, din divizia A, și mașinile lor, în timpul unei neutralizări din Raliul Harghita.

11. La Raliul Harghita, pilotul Constantin Ciucă, în calitate de spectator, însoțit de fiica sa Suzana, elevă fruntașă la o școală din Pitești.

12. Raliul economiei a fost găzduit tot de Brașov, dar de această dată în poligonul de la Târlungeni. O bună parte din cele 26 de echipaje pre-



6

7



8





9



10

zente la start au reușit să-i convingă pe oficialii concursului că un automobil Dacia, bine întreținut și atent reglat, se poate înscrie în limite de consum mai mult decât rezonabile.

13. Gheorghe Preoteasa (110) din echipa I.A.P.—Dacia a parcurs un sezon competițional fructuos, soldat cu ti-

tlul de campion republican. Felicitări!

14. Cel mai spectaculos autocros din țara noastră s-a desfășurat în primăvară, pe un traseu de la poalele Măteșului, după o noapte de ploie abundentă. Condițiile atmosferice vitrege au făcut ca autocamioanele DAC să nu poată lua parte la între-

cere, ci să se transforme în vehicule de remoraj pentru automobilele Aro.

15. Imagine dintr-unul din cele trei concursuri organizate în 1988, în premieră, pe frumosul kartodrom din Tg. Secuiesc, județul Covasna.

16. Drum prin pădure, macadam, jerbe de praf, o mașină performantă... Echipajul



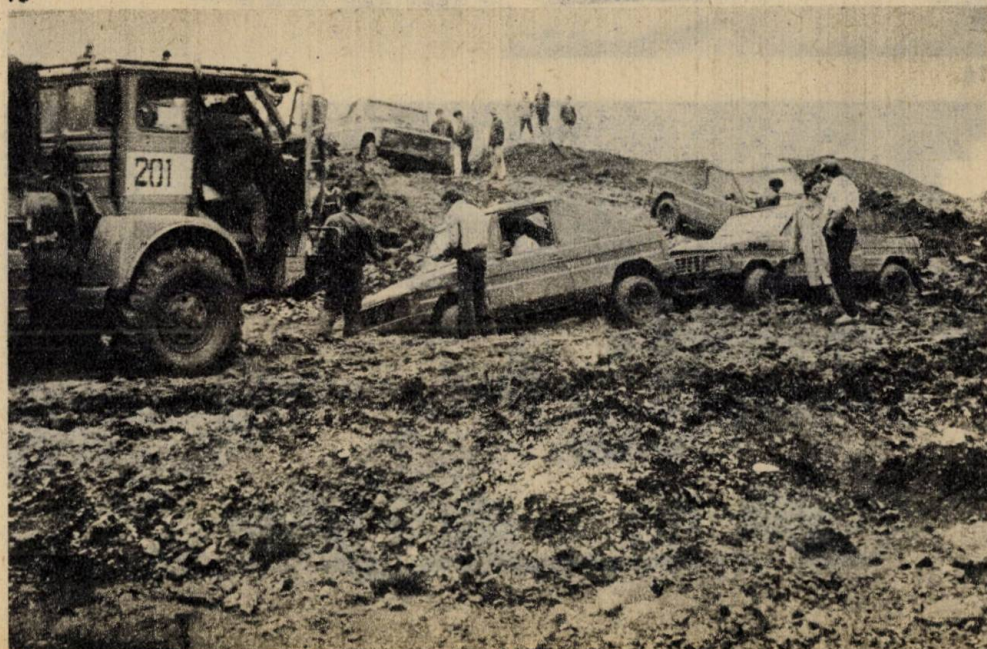
11



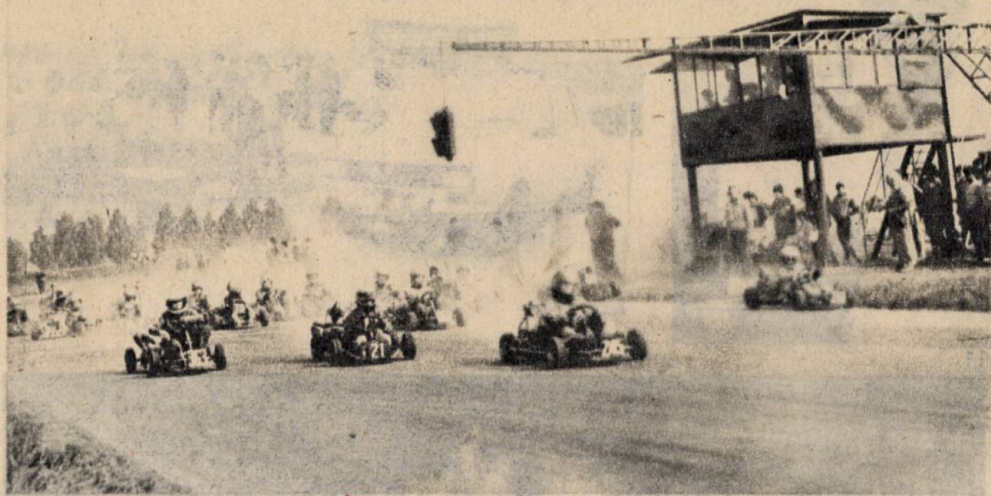
12



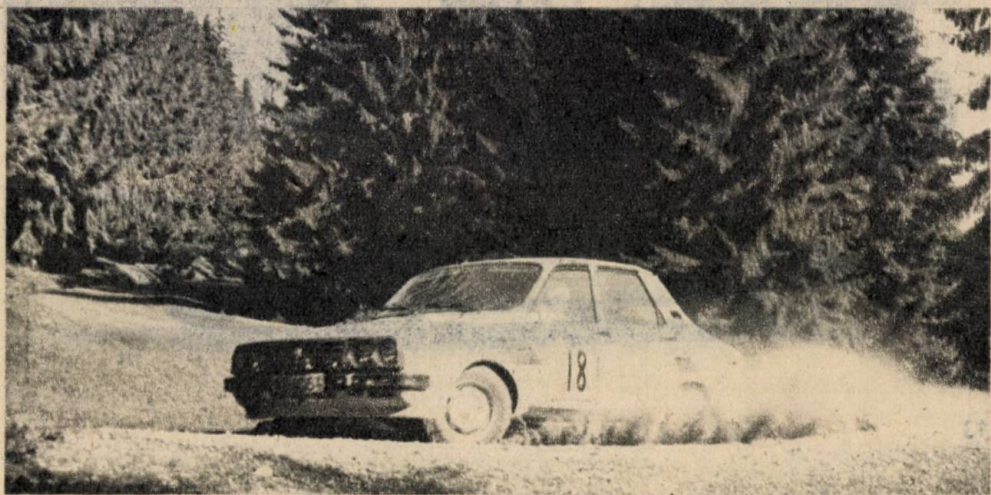
13



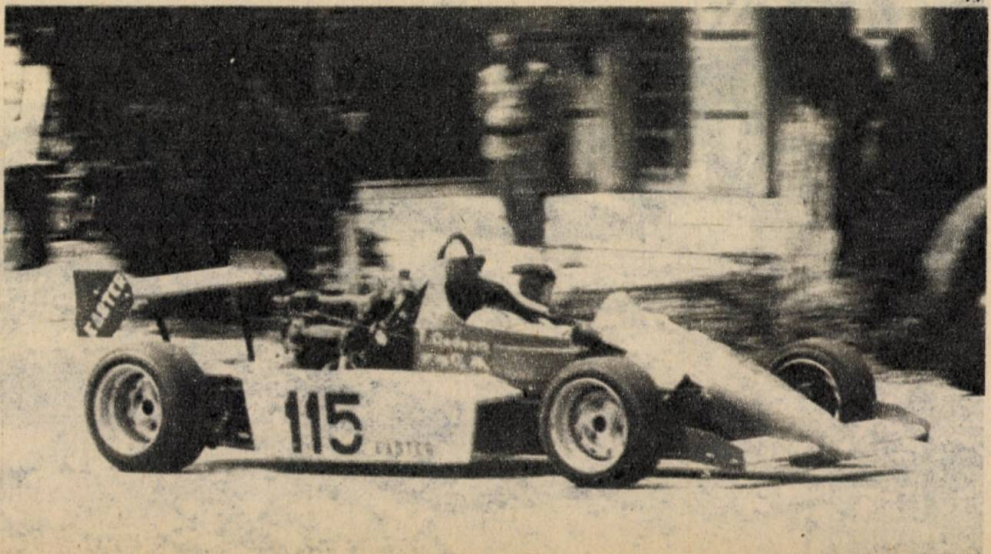
14



15



16



17

Cristian Măcăneală-Dacian Banca (18) se află în largul lui...

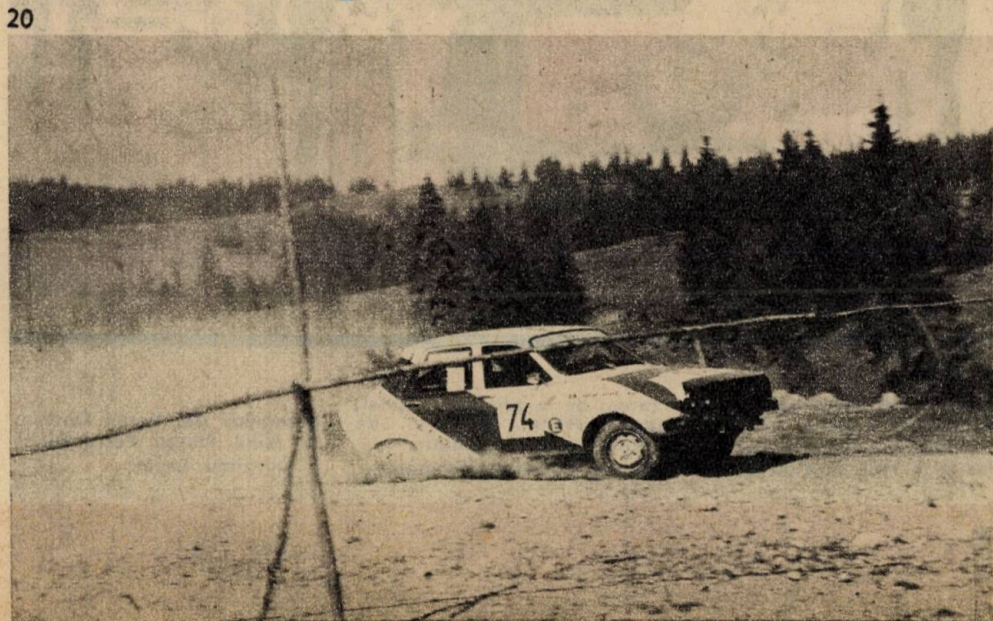
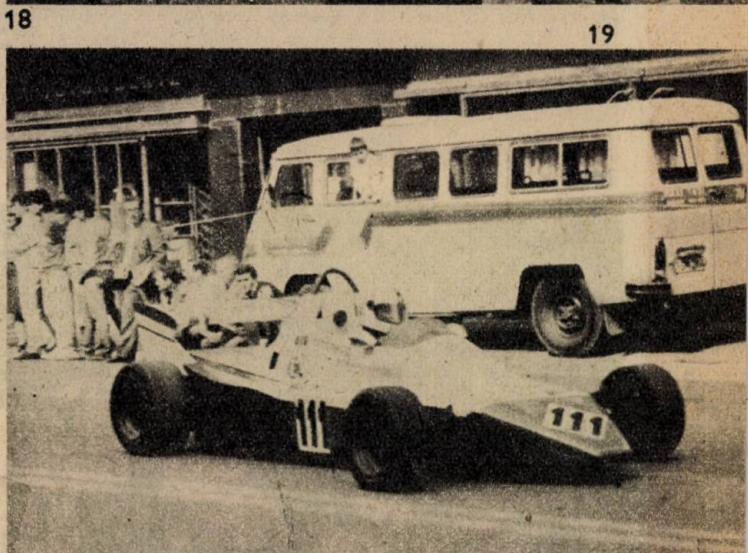
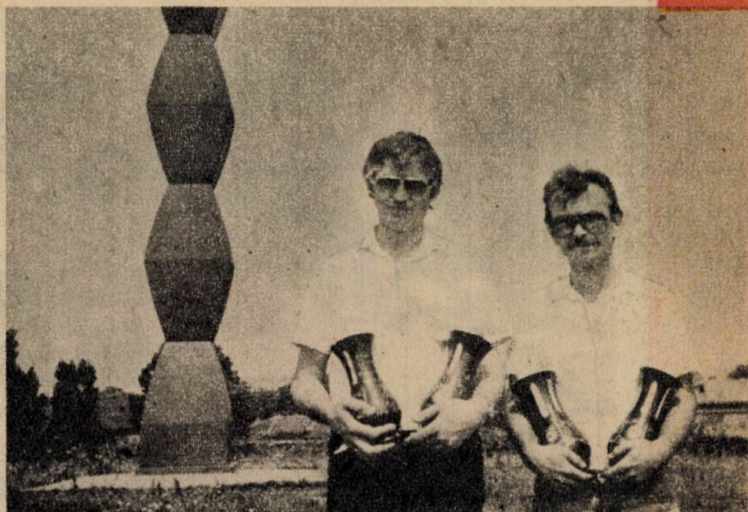
17. Tiberiu Gedeon (115) în acțiune. Pion de bază al sportului cu motor reșițean, Gedeon este, totodată, unul din pionierii formulei Easter din țara noastră.

18. Lingă celebra Coloană Infinită, cu cupele în mâini — câștigătorii raliului din Gorj, din acest an: pilotul Gigi Muntean și coechipierul său, experimentatul navigator Radu Bădilă (I.P.A.—Sibiu).

19. După câteva curse cu „umbră” din prima parte a sezonului, cunoscutul campion Eugen Peteanu (C.J.A.K. — Olimpia — Caraș-Severin, număr de concurs 111) a intrat pe o trasă însoțită, obținând, în finalul sezonului, câteva victorii de etapă demne de prestigiul său.

20. Un traseu pe măsura campionatului european, o întrecere de zile mari, numeroase abandonuri — iată că a însemnat Raliul Bucovinei din 1988. Printre echipajele care au reușit să se claseze s-a numărat și acela format din Mihai-Fodor (74) din formația C.J.A.K.—Olimpia—Cluj.

21. Aspect dintr-una din etapele campionatelor republicane de karting organizată pe pista din Galați.





21

22

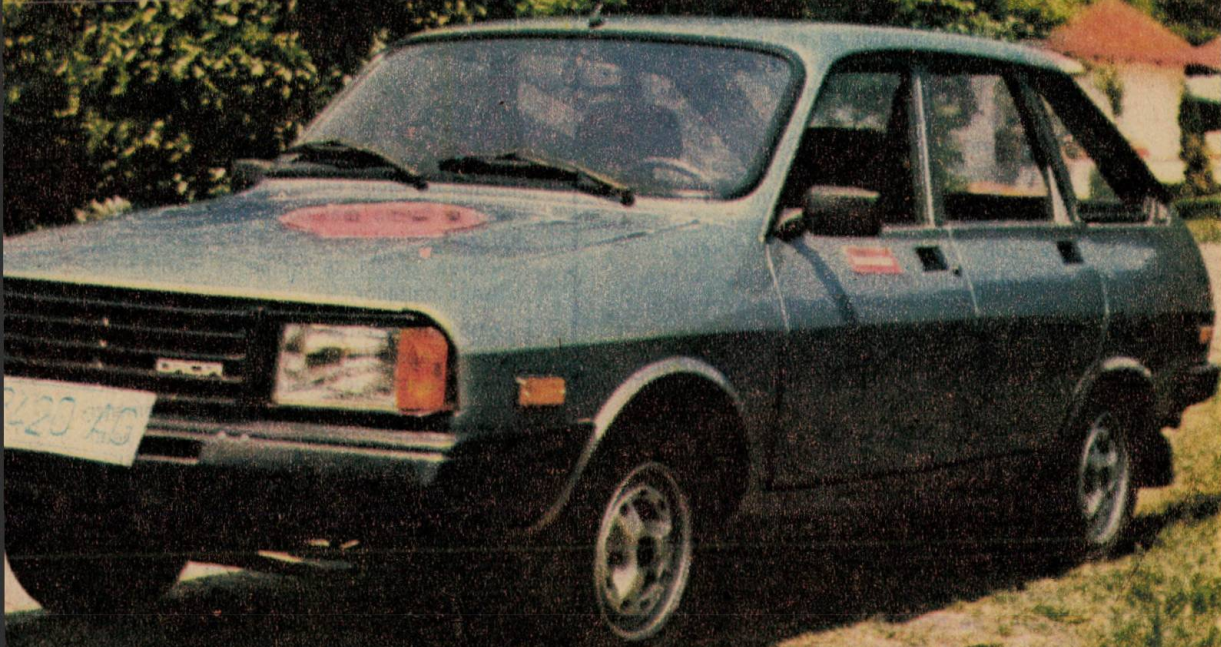


22. Raliul automobilelor de epocă, pe traseul București—Sinaia, s-a bucurat de succes și în 1988. Iată un instan-

taneu de la această originală manifestare, la care „de epocă” au fost nu numai mașinile, ci și hainele echipajelor.

Fotografii de: Vasile Dochia, Al. Mihai Florea, Petru Fuchs și Dumitru Lazăr

DACIA 1320



Autoturismul Dacia 1320 reprezintă o realizare de valoare a industriei constructoare de automobile din țara noastră fiind primul autoturism românesc care benefi-

ciază de o concepție originală a liniei caroseriei.

Noua realizare se încadrează în clasa autoturismelor mijlocii atât prin dimensiunile

caroseriei, cît și prin capacitatea cilindrică a motoarelor cu care este dotat (de la 1300 cmc pînă la 1600 cmc). O altă caracteristică de fond o constituie multifuncționalitatea asigurată de concepția constructivă a caroseriei (în două volume și cu cinci uși), precum și de amenajarea interioară, care permite transformarea habitaculului într-un spațiu de încărcare apropiat ca volum de cel al unui break.

Mașina beneficiază de un bord și o instalație de climatizare-ventilație complet noi și de o concepție originală. Modificări față de modelul Dacia 1310 se mai înregistrează la blocurile optice față (faruri dreptunghiulare cu lămpi de semnalizare încorporate), barele de protecție cu spoiler încorporat față și spate, mecanismul de acționare a portierelor din exterior și din interior, tapiteria interioară a portierelor, sistemul de frinare și suspensie.

De remarcat eleronul montat pe hayon care completează în mod fericit profilul caroseriei și contribuie direct la îmbunătățirea aerodinamității.

Motorizare. Modelul Dacia 1320 Standard este dotat cu motorul 810—99 de 1289 cmc și 54 C.P. Pentru mărirea performanțelor și creșterea puterii disponibile se montează și motorul 102—00 de 1397 cmc și 65 C.P. Pentru anul următor se prevede montarea pe Dacia 1320 a motoarelor din noua generație, aflate în faza finală de pregătire. Acestea vor avea capacitatea cilindrică de 1400 cmc și 1600 cmc. De asemenea, se află în pregătire și motorul Diesel de 1600 cmc. Pentru a fi posibilă montarea unei game variate de motoare, compartimentul de sub capotă a fost reproiectat în scopul mării spațiului disponibil și îmbunătățirii accesului la organele motorului. Aceasta s-a realizat în special prin redese-narea aripilor interioare care, prin noua lor formă, permit adăpostirea oalei de far în interiorul compartimentului motor, soluție mult mai avantajoasă față de soluția anterioară (sub contraaripă în spațiul roților).

Tot sub capota motorului mai întîlnim o serie de modificări cum ar fi: ● carcasa filtrului de aer, confecționată din material plastic, are formă ovală în secțiunea transversală și beneficiază de o altă poziționare; fixarea pe contraaripă se face cu ajutorul unei chingi din cauciuc; cartușul filtrant este de formă nouă; ● s-au reamplasat celelalte componente ale instalației electrice montate pe contraaripi (relee, bobină de



inducție, pompă spălător parbriz etc.), în scopul unei mai bune accesibilități și, așa, după cum am mai spus, în scopul mării spațiului de sub capotă; ● conductele de dirijare a apei calde către instalația de climatizare sînt modificate ca formă și traseu. Robinetul de calorifer de pe contraaripa stîngă a dispărut; ● ridicînd capota motorului se creează acces direct la partea posterioară a farurilor și lămpilor de semnalizare, existînd în acest mod posibilitatea schimbării rapide a becurilor arse sau reglării poziției farurilor; ● electroventilatorul instalației de răcire este complet reconceptuat, avînd o formă mai compactă, o greutate mai redusă și o eficacitate sporită prin creșterea vitezei de rotație și mărirea numărului paleților.

Bordul. Planșa bordului constituie o noutate absolută și o realizare originală atît din punctul de vedere al designului, cît și din punctul de vedere al amplasării comenzilor și aparatelor indicatoare. Această realizare contribuie substanțial la îmbunătățirea ergonomiei postului de conducere și deci, implicit, la mărirea securității pasive. Planșa bordului este astfel concepută încît să poată adăposti grupul de climatizare montat în interior. Consola centrală care se prelungește pînă în zona dintre fotoliile locurilor din față permite montarea unui aparat de radio sau radiocasetofon. Pe planșa bordului sînt amplasate cinci guri de acces a aerului în habitacul (aeratoare)

orientabile. Acestea sînt două aeratoare laterale, unul central (care dirijează aerul spre locurile din spate) și două aeratoare pentru dezaburirea geamurilor laterale.

Un loc important pe planșa bordului îl ocupă grupul de comenzi pentru climatizare și ventilație. Aici sînt amplasate două pîrghii culisante (comanda robinetului de calorifer și comanda voaleților de dirijare a curenților de aer) și un buton rotativ cu cinci poziții pentru comanda celor patru viteze ale electroventilatorului.

Aparatura de bord care indică parametrii funcționali ai motorului este completă și este concentrată în cele trei cadrane amplasate în fața postului de conducere. Tot aici se află vitezometrul și kilometrajul totalizator și zilnic. Pe lîngă toate comenzile cuprinse în bordul autoturismului, planșa bord este prevăzută din fabricație cu posibilitatea de a cuprinde o serie de comenzi suplimentare, necesare diferitelor variante constructive destinate, în special, exportului. În varianta normală, locașele respective sînt prevăzute cu așa numiții obturatori (butoane false).

Climatizare și ventilație. Încă de la lansarea în proiectare a noului autoturism Dacia 1320 s-a hotărît ca acesta să fie echipat cu un sistem de climatizare-ventilație complet nou, îmbunătățit, care să corespundă normelor internaționale impuse pentru astfel de instalații.

Grupul de climatizare compus din radiator și electroventilator se află amplasat în interiorul habitaculului sub planșa bordului. În acest fel s-a renunțat la soluția cu radiatorul ca-

lorifer montat la un nivel mai înalt față de radiatorul motorului, soluție care s-a dovedit ineficientă și generatoare de probleme în exploatare.

O soluție cu totul nouă pentru industria românească constructoare de automobile o constituie adaptarea comenzilor pneumatice pentru voaleții de dirijare a aerului ce pătrunde din exterior în habitacul. Se elimină astfel cablurile de comandă predispușe în permanență la înțepenire și la funcționare defectuoasă. Comenzile se fac deci prin intermediul depresiei capitate din galeria de admisie și distribuție prin conducte subțiri din plastic, cu ajutorul distribuitorului vacuumatic cu labirint, către capsulele vacuumatice de acționare a voaleților.

Posibilitățile multiple de a introduce aerul în habitacul (prin cele cinci aeratoare, către parbriz sau spre podeaua autoturismului) oferă instalației de ventilație și climatizare o eficacitate deosebită în orice condiții de temperatură a mediului ambiant. Instalația este proiectată și prevăzută cu posibilitatea de a se adapta la funcționarea cu un sistem de climatizare-condiționare a temperaturii aerului, care se poate monta pe autoturism, în unele variante de export.

Transmisia. Ambreiajul este identic cu cel care se montează pe Dacia 1310 (diametrul exterior este de 180 mm). Cutia de viteze păstrează aceleași raporturi de transmisie pentru toate cele cinci trepte, la fel ca și transmisia finală (grupul conic). Trebuie menționat că prin reproiectarea articulațiilor de comandă a selectării treptelor





din cutia de viteze, schimbarea vitezelor la Dacia 1320 se efectuează cu mai multă ușurință și precizie.

Puntea față păstrează în ansamblu soluția constructivă și caracteristicile de la Dacia 1310. Ca noutăți amintim următoarele:

- bascula inferioară se construiește în varianta „drumuri bune”, din tablă ambutisată, cu profil deschis, iar în zona de prindere a rotulei inferioare (pivotul) este întărită prin închiderea profilului. Această modificare are drept scop, în principal, scăderea greutății și economia de material;

- rotulele superioare și inferioare au fost reproiectate în scopul creșterii fiabilității; s-au modificat atât forma geometrică a pivotului și cojei acestuia, cât și materialele din care sînt confecționate;

- rulmenții de la puntea față au simbolul 6207 RS-NAB și sînt fabricați la I.R. Alexandria; aceștia prezintă o fiabilitate sporită, iar montajul lor în flanșa roții necesită bușe distanțiere și deflectoare speciale;

- pentru variantele ce se vor echipa cu motoare mai puternice, se află în fază de omologare, discuri de frînă ventilate.

Puntea spate păstrează aceleași caracteristici și soluții constructive cu cea care echipează autoturismul Dacia 1310.

Suspensia față. Sporirea confortului și îmbunătățirea ținutei de drum au fost condiții impuse de la bun început proiectanților prin caietul de sarcini al noului autoturism Dacia 1320. În acest scop au fost operate următoarele modificări:

- varianta prevăzută pentru categoria de „drumuri bune” s-a dotat cu arcuri față confecționate din sîrmă cu diametrul de 13,4 mm și avînd 9 spire active (variantele 1310 are diametrul de 14,3 mm și 7 spire active);

- caracteristica de lucru a amortizoarelor a fost modificată și pusă în concordanță cu noul arc;

- bara antiruliiu față are un diametru de 19 mm, fapt ce conferă autoturismului o mai bună stabilitate pe direcție și un unghi de ruliu mai scăzut, deci un comportament mai sigur pe șosea.

Suspensia spate. Tot în scopul îmbunătățirii confortului, la suspensia spate s-au adaptat arcurile de la Dacia 1300 berlină, ceea ce conferă o flexibilitate crescută suspensiei, avînd în vedere deplasarea centrului de greutate către partea din spate, deci creșterea sarcinii pe puntea spate. De asemenea, bara antiruliiu a fost modificată prin confecționarea dintr-un oțel cu $\varnothing$ 17 mm (față de $\varnothing$ 14 mm) la Dacia 1300. Această modificare a fost impusă de deplasarea către spate și de înălțarea poziției centrului de greutate a autoturismului.

Amortizoarele spate au rămas neschimbate.

Roțile. Pentru modelul Dacia 1320, s-a proiectat și realizat în colaborare cu întreprinderea din Drăgășani, o nouă jantă, lăta de 5,5 țoli — 5,5 B x 13 CH. Pentru această jantă sînt indicate anvelopele cu „profil jos” 165/70 R 13 model D 320, D 323, D 316, precum și 175/70 R 13 model D 316 fără cameră.

Frînele. Dacia 1320 este echipată cu sistem de frînare cu circuit separat față și spate și cu sistem „by-pass”, soluție nouă care impune utilizarea pompei centrale de frînă cu dublu circuit produsă la întreprinderea de piese auto din Satu Mare.

Scăderea efortului la pedala de frînă se realizează cu ajutorul unui amplificator pentru forța de frînare, de tip vacuumatic (servofrînă). Echipat în acest fel, noul autoturism afișează performanțe de frînare foarte bune.

De altfel, comportamentul de ansamblu, precum și stilul de prezentare ale autoturismului Dacia 1320 constituie o reușită deplină a constructorilor și proiectanților de autoturisme de la I.A. Pitești.

ing. Pompiliu TEODOR

ARO 10.4

„VULPEA NISIPURILOR“

Pentru amatorii de autoturisme 4x4, din Franța, mașina Aro nu mai este o necunoscută deoarece, cu ani în urmă, ea a fost comercializată acolo de către societatea Universal ce-și are sediul la Pierrefitte, în nordul Parisului. De curând, o altă societate, pe nume Autorac, condusă de Patrick Chardonnet, și-a asumat misiunea de a importa în Franța automobile fabricate la Cîmpulung-Muscel. Dorind să semnaleze acest fapt, prestigioasa revistă „L'Automobile Magazine” a organizat un test, cu un Aro 10—4, pe traseul celei de a 8-a ediții a Raliului Tunisiei. A fost o încercare dintre cele mai dificile, o acțiune de „recunoaștere” a traseului raliului respectiv, ale cărei rezultate s-au publicat în două din numerele revistei citate.

Însoțindu-și textul cu imaginile realizate de fotografii François Lemeunier, ziaristul Thierry Empats scrie următoarele în caseta introductivă a primului său articol: „Imaginați-vă un mic vampir zburdalnic, ce anihilează cu maliție cele mai ascunse capcane, un 4x4 categoria pană, capabil să agaseze tenorii specialității. O gazelă care pur și simplu a devorat drumurile Tunisiei...”

Care au fost „tenorii” agasați de Aro 10—4? Partenerii de drum ai autoturismului românesc au fost alte mașini 4x4, printre care un Jeep Renault și un UMM, cu care ziaristul francez a avut ocazia să întreprindă o serie de

comparații. Iată ce spune mai departe Thierry Empats: „Mașina nu este nici grea, nici masivă, și, cu toată forma pătrată pe care o arborează, ea rămîne agreabilă, plăcută la privit. Aro 10—4 aparține acelei categorii de 4x4 ușoare, care grupează, între altele celebritați, automobile ca Lada Niva și Santana 410 sau 413”.

Ziaristul-pilot de încercare recunoaște sincer că a plecat la drum cu oarecare scepticism, dar că foarte repede el s-a acomodat cu mașina și a început să-i simtă adevăratele calități: „Autoturismul Aro, zice el, s-a dovedit a fi un companion de drum agreabil, capabil să atace cu succes orice fel de teren, înaintînd fără probleme pe traseu grație motorului său curajos. Și toate acestea în condiții de confort incontestabile.”

Pentru aspectul ei grațios, mașina Aro a fost numită „Gazela”. I s-a spus, de asemenea, „Vulpea nisipurilor” pentru abilitatea cu care s-a descurcat în Tunisia. În concluzie, Thierry Empats scrie: „Se poate cumpăra un Aro 10—4 la prețul de 60.400 franci. Acest lucru va bucura, de bună seamă, pe toți cei ce visează să se inițieze în tehnica tout-terrain-ului fără a-și goli punga pînă la fund. În ceea ce ne privește, noi ne-am șters din minte unele mici neajunsuri, întîlnite pe parcurs, păstrînd amintirea globală a eficacității și a confortului pe care ni le-au oferit această mașină”.

Fotografiile care însoțesc textul au fost realizate în timpul testului din Tunisia.





— Il cammino è un'attività che si fa in compagnia, con un gruppo di amici, in un luogo dove la natura è ancora intatta e si può vivere in armonia con la natura.

Il cammino è un'attività che si fa in compagnia, con un gruppo di amici, in un luogo dove la natura è ancora intatta e si può vivere in armonia con la natura.



Il cammino è un'attività che si fa in compagnia, con un gruppo di amici, in un luogo dove la natura è ancora intatta e si può vivere in armonia con la natura.

UN CAZ DE MEDITAȚIE

Cu doi ani în urmă, I. Costică a primit în dar un autoturism de la unchiul său, căruia medicii i-au interzis să se mai urce la volanul mașinii. Vederea l-a lăsat destul de mult și poate nu și-ar fi dat seama de acest lucru dacă nu trebuia să facă în acel an vizita medicală pentru permisul de conducere.

— Măi Costică — i se adresa unchiul în modul cel mai direct — vederea m-a lăsat, nu mă mai ajută să conduc autoturismul. Îmi pare rău de acest lucru, dar n-am încotro; trebuie să mă despart de o activitate pe care am practicat-o cu plăcere timp de peste 25 de ani. În activitatea mea de conducător auto nu am avut nici un necaz, iar acum, la cea de-a treia mașină, trebuie să întrerup o muncă care mi-a oferit numai satisfacții. Pentru viitor va trebui să mă mulțumesc cu transportul în comun sau cu invitația vreunui prieten de a mai face și eu o plimbare cu autoturismul. Eu m-am gândit să vă ofer vouă, în dar, această mașină. Dacia 1310. Este aproape nouă, are la bord doar 30.000 km și merge de duduie pământul.

— Mulțumim mult de tot, unchiule, dar mă tem că nu putem să o folosim în acest an, deoarece eu numai în toamnă sînt programat să urmez cursurile la școala de șoferi amatori, iar soția mea, în anul următor.

— Lasă tu asta pe mine. Se poate găsi o rezolvare să urmezi școala de șoferi imediat. Doar nu este vorba de o facultate pe care trebuie s-o absolvi, așa cum ai procedat cu Institutul Politehnic.

Darul oferit de unchiul a umplut casa lui Costică de bucurie. Soția s-a și grăbit să pună pe masă o sticlă de coniac, din acela adus din Grecia de tatăl ei, atunci cînd a fost în excursie, ca să cîntească cu toți cadoul neașteptat, adus de unchiul lor.

Bucuria care l-a cuprins pe Costică a fost, se pare, ceva mai mare decît a soției sale. Planurile lui de viitor trebuiau regîdite, reasezate la noua situație. Între altele, el s-a gândit și la posibilitatea de a vinde autoturismul ce-l vor cumpăra peste doi ani, așa cum au fost programați, iar cu banii respectivi să-și cumpere o mobilă făcută la Timișoara!

... Trecuseră deja două luni de zile și unchiul nu rezolvase nimic cu începerea, în devans, a cursurilor de pregătire la școala de șoferi amatori. Această situație îl cam sîcîia pe Costică, deoarece primăvara a și sosit și el nu avea încă permisul de conducere. Nerăbdarea pusese stăpînire pe el de-a binelea. A mai încercat să valorifice și alte posibilități pentru obținerea permisului dorit. A fost sfătuit, de exemplu, să efectueze cursul de școlarizare cu autoturismul personal, sub supravegherea unui instructor de la școala de șoferi. Folosind acest mod de pregătire, Costică a intrat, foarte curînd, în posesia permisului de conducere.

Este adevărat că „m-a cam costat acest permis, dar mi-am îndeplinit repede o dorință” — spunea el adeseori la întrebările curioșilor.

Îată că în perioada de vară, el și soția călătoreau cu autoturismul oferit în dar de unchiul lor. În vacanță au făcut și o călătorie mai lungă, prin nordul Moldovei, pe la mănăstiri. Autoturismul s-a comportat excelent. Nici măcar de o pană de anvelopă „nu a avut parte!”

Cei aproape 6000 km parcurși de Costică la volanul autoturismului său i-au întărit încrederea în „aspirațiile sale” de mare conducător auto. A început, la un moment dat, să se intereseze și despre modul cum ar putea să participe la un rally sau la un concurs de viteză pe circuit! Un bun amic i-a și făcut rost de un carburator dublu corp de Renault 5 Alpin, cu galeria proprie de admisie. Numai un maistru bun care să-i monteze mai trebuia găsit pentru ca mașina să fie în măsură să participe la o întrecere automobilistică. Așadar, veleitățile lui Costică de mare automobilist se conturau cu repezeală „pe seama” celor aproximativ 6000 de km parcurși fără vreun eveniment rutier. E un fel de a spune „fără evenimente rutiere”, deoarece numai spiritul de prevedere și îndeminare ale unui șofer profesionist l-au salvat de la o ciocnire frontală, într-o intersecție semaforizată în care Costică a intrat pe culoarea roșie. La fel se poate spune și despre faptul că numai prin îngăduința unui șofer de pe taxi, el a rămas cu permisul de conducere în buzunar, întrucît nu a acordat prioritatea necesară taxiului ce venea pe artera prioritară. Deci, în cei 6000 de km parcurși, au existat două situații clare în care proaspătul conducător auto putea rămîne, o perioadă de timp, fără permisul de conducere...

O ploaie năpraznică care s-a abătut asupra ținuturilor tulcene l-a surprins pe Costică în orașul Tulcea. Seara, el trebuia să se întoarcă la București, deoarece a doua zi soția trebuia să participe la un simpozion. Ploaia ce căzuse din abundență nu a creat pentru el nici cea mai mică îngrijorare în legătură cu starea drumului, cu vizibilitatea pe timp de noapte. Despre starea sa fizică nici nu a încaput discuții, deoarece călătoria de la Sf. Gheorghe la Tulcea, a fost pentru el „o odihnă” și nu o oboseală, așa cum pretindea soția sa.

În asemenea condiții a demarat Costică în ultima sa călătorie cu autoturismul primit în dar de la unchiul său. Este adevărat că ploaia încetase de circa o oră, dar să nu uităm că ea a fost de o violență rareori întâlnită pe aceste meleaguri. Era, deci, de așteptat ca D.N. 22A, de la Tulcea spre București, să prezinte unele dificultăți de circulație care trebuiau să te îndemne la prudență, la o conducere preventivă a autoturismului!

Înainte de a ajunge la Ciucurova, există o porțiune de drum unde șanțurile colectoare nu pot dovedi, în cazul unor ploi violente și abundente, să colecteze toate șuvoaiele de apă ce se formează și, în consecință, traversează șoseaua. După ce ploaia

se potolește, pe drumul asfaltat rămâne un mîl, sub formă de mîzgă, greu de observat la lumina farurilor autoturismului. Și în aceste porțiuni de drum se creează unele capcane de nebănuit pentru conducătorii auto, cu deosebire pentru acei care rulează cu o viteză sporită. Într-o asemenea capcană a nimerit și proaspătul nostru automobilist pe care începuse „să-l pasioneze întrecerile automobilistice.”

Atunci cînd a realizat că roțile străbat o „fleşcăitură”, prima reacție a lui Costică a fost să apese pe pedala frinei de serviciu. O reacție negîdită și inoportună pentru o asemenea situație, mai ales că șoseaua impunea și un ușor viraj spre stînga. Autoturismul a intrat în derapaj și Costică încearcă să scape repede de acest dans înșă mașina a început să se rostogolească către tînăra pădurice de la marginea drumului. La prima rostogolire a autoturismului, atît Costică cît și soția sînt expulzați din habitacul, iar în cea de a doua rostogolire a

acestuia, Costică este surprins și strivit de propriul lui autoturism. Un sfîrșit nebănuit de el, dar oarecum de așteptat, dacă avem în vedere ușoarele veleități de mare conducător ce l-au cuprins cu prea multă repezi-ciune.

Cercetările întreprinse ulterior au stabilit o serie de cauze posibile care au condus la producerea accidentului. Dar ce importanță mai prezintă aceste concluzii tîrzii pentru soție și pentru familiile respective care și-au pierdut fiul și ginerele într-un tragic accident? Subiectul respectiv poate fi, însă, un caz de meditație pentru alți tineri atrași de mirajul automobilismului, care nu cunosc încă limitele și regulile tehnice ale autoturismului, limitele umane ale plăcerii de a conduce, responsabilitatea ce și-o asumă atunci cînd se urcă la volanul unui autoturism.

Vasile DOCHIA

● După montarea unei noi curele de ventilator se va avea în vedere reintinderea acesteia după aproximativ 150—200 km, știut fiind faptul că la început, orice curea se alungește mai repede.

toturismele Oltcit. Acestea pot ajunge pe locurile fierbinți ale galeriei de evacuare și provoacă un incendiu care va fi amplificat de curentul creat sub capota motorului. Există, de asemenea, riscul blocării fuliilor de alternator, pompel de apă sau chiar a turbinelor de răcire în cazul Trabantului.

● Racordurile elastice de frînă vor fi controlate vizual cel puțin o dată pe an, (la începutul primăverii). În cazul apariției crăpăturilor în cămașa exterioră a racordurilor se vor lua măsuri de înlocuire imediată a acestora. Nu se admite utilizarea autoturismelor cu racordurile elastice deteriorate, deoarece există în orice clipă riscul producerii unui grav accident prin perforarea lor la o solicitare mai puternică a frinelor.

● La montarea unei siguranțe fuzibile noi se vor arcui ușor lamelele de susținere, în scopul asigurării unui contact ferm între acestea și capetele siguranței. Contactele imperfecte la acest nivel duc la apariția unor defecțiuni nedorite ale instalației electrice: supraincălzirea, supraincăr-

carea acumulatorului, întreruperea circuitelor etc.

● Montarea pneurilor care poartă inscripția „TUBELESS” (fără cameră) pe jante în stare bună (fără indoituri ale buzelor sau alte deformări) aduce numai avantaje: micșorarea greutateii totale a roții, scăderea riscului de a face „pană de cauciuc” datorită defecțiunilor camerei de aer, eliminarea riscului de explozie etc. Trecerea de la montajul cu cameră la cel fără cameră necesită, pe lângă pneuri Tubeless, și jante bune, valve speciale și un vulcanizator priceput!

● Dacă din greșeală ați turnat antigel sau lichid de frînă în elementele acumulatorului, procedați pe loc la golirea completă a electrolitului prin răsturnarea acumulatorului cu fața în jos. Se va încerca apoi „salvarea” acestuia prin prezentarea la un atelier de profil, unde se va solicita spălarea, umplerea cu electrolit și reincărcarea.

● Dacă motorul prezintă întreruperi în funcționarea la turație joasă în sarcină, atunci este posibil ca distanța între electrozii bujiilor să fie

Pastile Auto

● Cînd schimbați un bec de far, urmăriți, întotdeauna ca proeminența de pe soclul becului să fie așezată în locașul special prevăzut în buza oglinzii elementului de far. Numai în acest fel se obține o iluminare corectă și eficientă a drumului, fără a orbi partenerii de trafic.

● Nu se vor depozita niciodată cirpe în compartimentul motorului, mai ales la au-

prea mare, sau distanța de deschidere maximă a platinelor să fie prea mică.

● Dacă motorul prezintă intreruperi în funcționare la turații mari în sarcină (peste 3500 rot/min), atunci cauza poate să fie distanța prea mică între electrozii bujiilor sau distanța de deschidere maximă a platinelor prea mare.

● Întreruperile percepute sub formă de „sincopă” la ieșirea gazelor din toba de eșapament în timpul funcționării motorului la ralanti, indică un avans inițial la aprindere prea mare, o bujie defectă sau un dozaaj al amestecului de mers în gol incorect stabilit.

● Ruperea curelei de ventilator duce rapid la fierberea lichidului de răcire, fără a se mai înregistra pornirea electroventilatorului de răcire, la autoturismele prevăzute cu astfel de instalație. Explicația constă în faptul că pompa de apă iese din funcțiune, iar lichidul supraincâlzit din blocul motor nu mai poate ajunge în radiator atingând foarte repede temperatura de fierbere. În concluzie, ruperea curelei de ventilator este semnală prin creșterea bruscă a temperaturii, ieșirea din funcțiune a generatorului de curent și zgomotul specific produs de fierberea lichidului de răcire în radiator și în vasul de expansiune.

● Scârțâitul de tonalitate înaltă produs de cureaua de ventilator în momentul accelerării bruște a motorului indică patinarea acestuia pe una dintre fulii. Chiar dacă întinderea curelei este suficientă, o fulie defectă favorizează totuși patinarea curelei pe ea. Cauza o constituie lărgirea canalului fuliei (la cele confecționate din tablă ambutisată), fapt ce permite atingerea părții inferioare a acestuia de către baza mică a

trapezului de secțiune a curelei.

● Dacă direcția autoturismului „trage” spre stînga sau spre dreapta, prima cauză care trebuie luată în considerare este diferența de greutate dintre pneurile ce echi-pează roțile din față. După controlarea și remedierea acestui eventual inconvenient se va trece la verificarea și reglarea unghiurilor de inclinare longitudinală a pivoților (unghiul de fugă).

● Exploatarea autoturismului cu amortizoare „obosite” aduce numai dezavantaje: înrăutățirea puternică a confortului; pierderea accentuată a stabilității, în viraje mai ales; creșterea distanței minime de frinare; suprasolicitarea și deteriorarea permanentă a organelor suspensiei, transmisiei, precum și a caroseriei.

● Transmiterea vibrațiilor funcționale ale motorului către caroserie se poate datora ruperii unui tampon elastic de prindere a grupului motor-cutie de viteze pe lonjeroane. În această situație, prin atingerea motorului sau a cutiei de viteze de anumite părți fixe ale caroseriei, se transmit vibrațiile alt de su-părătoare pentru cei aflați în interiorul autoturismului.

● Tot o sursă de vibrații anormale o constituie și ruperea sau slăbirea unui tampon de fixare a tubulaturii de evacuare, fapt ce permite contactul direct dintre țevile sau tobele de evacuare și caroserie.

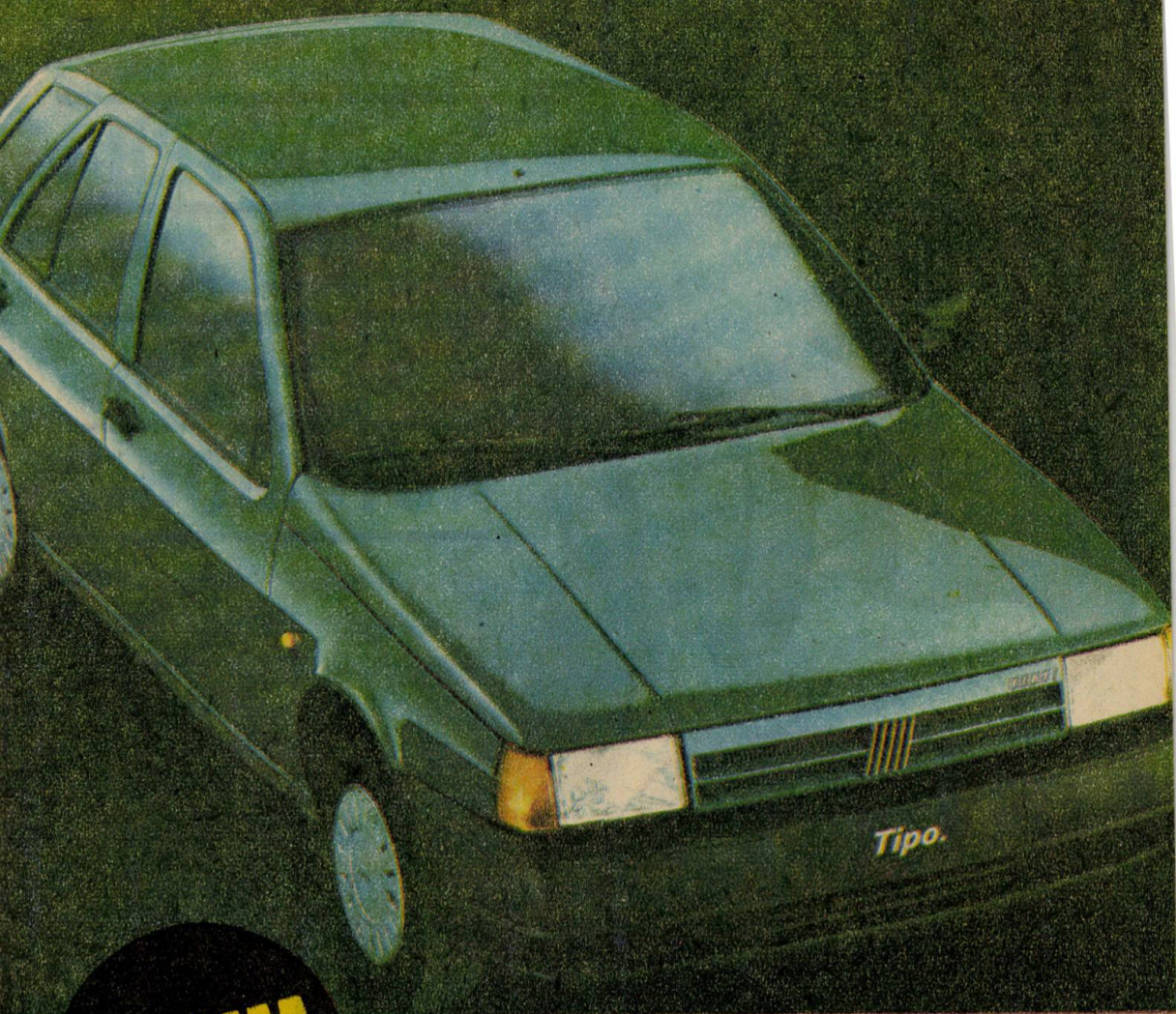
● Introducerea repetată a unui furtun gros și cu o elasticitate redusă în interiorul rezervorului de benzină, în scopul extragerii combustibilului provoacă în cele din urmă defectarea sondei litrometrice prin îndoirea țigii plutitorului, spargerea acestuia sau dezlipirea conductorilor electrici de legătură.

FIAT TIPO 1600

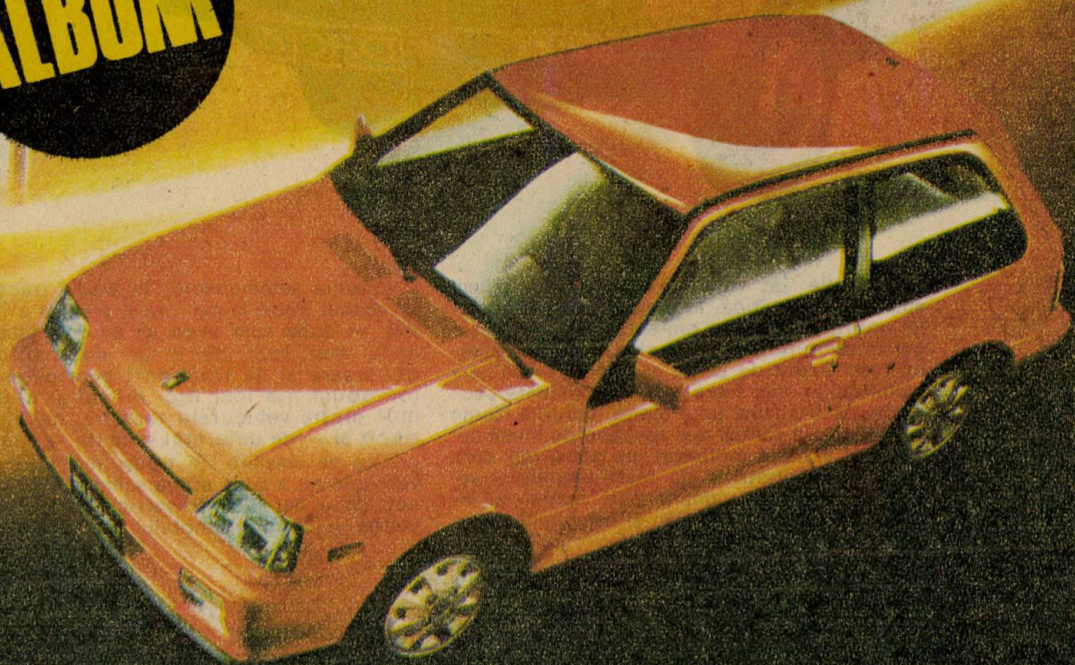
Motor cu patru cilindri în linie așezat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1580 cmc. Alezaj x cursă 86,4 x 67,4 mm. Raport de compresie 9,2:1. Puterea maximă 83 C.P. la 6000 rot/min. Cuplul maxim 13,5 kgfm la 2900 rot/min. Acumulatorul 45 Ah. Alternator 55 A. Dimensiunea pneurilor 165/70 R 13. Frânele cu discuri în față și tamburi în spate. Lungimea 3958 mm, lățimea 1700 mm, înălțimea 1445 mm, ampatamentul 2540 mm, ecartament față/spate 1429/1415 mm. Capacitatea rezervorului de benzină 55 litri. Greutatea proprie 970 kg. Viteza maximă 172 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 12 sec. Consumul de benzină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclu urban: 5,0/6,9/8,9 litri/100 km.

SUZUKI SWIFT GT

Autoturism de dimensiuni reduse, echipat cu un motor de 1300 cmc, care, avînd în vedere greutatea redusă (705 kg) favorizează un comportament agil și incisiv de unde și denumirea de SWIFT (iute în limba engleză). Motorul are patru cilindri în linie și este amplasat transversal în față. Capacitatea cilindrică 1324 cmc. Alezaj x cursă 74 x 77 mm. Raport de compresie 8,9:1. Puterea maximă 66 CP la 5300 rot/min. Cuplul maxim 10,5 kgfm la 3700 rot/min. Lungimea 3670 mm, lățimea 1545 mm, înălțimea 1350 mm, ampatament 2245 mm, ecartament față/spate 1335/1300 mm. Dimensiunea pneurilor 165/65 HR 13. Viteza maximă 165 km/h. Accelerația de la 0 la 100 km/h în 11,7 secunde. Consum de benzină la 90 km/h, 120 km/h și în ciclu urban: 4,2/5,8/6,3 litri/100 km.



ALBUM



DESPRE RELATIA OM - AUTOMOBIL



O relație de referință, definitorie, putem spune emblematică, în caracterizarea secolului nostru este relația om-autovehicul. Nu exagerăm afirmând că nici o altă invenție a acestui veac — atât de bogat în invenții — nu ne-a modificat în mai mare măsură existența decât automobilul și nici unul dintre lucrurile făurite de om nu i-a rămas mai aproape de inimă decât acest vehicul motorizat, pe patru roți, dorit și adulat deopotrivă, de toate vîrstele și sexele, de pe toate continentele, numit, nu întîmplător, copilul răsfațat al secolului douăzeci.

Apariția automobilului în pragul trecerii de la veacul trecut la cel (înca) prezent a însemnat — după cum avea să se dovedească — mult mai mult decât un nou mijloc de deplasare și de transport pentru om. Automobilul n-a fost nici primul și nici ultimul dintre vehiculele terestre, navale, aeriene și — de date mai recente — cosmice, create de omenire. Și totuși, nici unul dintre vehicule nu a adus atîtea schimbări, prefaceri, servicii — dar și contraservicii, după cum vom vedea — decât automobilul. Din numeroase și